II



KALENDARZ MORSKI

KALENDARZ MORSKI

NA ROK 1946

WYDAWNICTWO ZARZ. POLIT. - WYCH.
MARYNARKI WOJENNEJ
GDYNIA

OD WYDAWNICTWA·

W czasie druku zauważono szereg pomyłek, które mogły zostać poprawione tylko w części nakładu, za co niniejszym przepraszamy.

Pewne niedokładności mogą także zaistnieć zarówno w nazwach jednostek morskich, jak i w tonażu takowych, ponieważ nie zawsze byliśmy w stanie brać pod uwagę osiągnięcia w tej dziedzinie z okresu wojny.

W „Krótkiej encyklopedii portów świata" nasze porty, jak np. Hel, Władysławowo, i Puck nie zostały uwzględnione, ponieważ należą do mniejszych portów.

ŹRÓDŁA:

„Informator morski i kolonialny", miesięczniki „Polska na morzu", „Praca na morzu", broszury: „Westerplatte" i „Postanowienia ogólne o łodziach Mar. Woj.", „Port Gdynia" wyd. Min. Przem. i Handlu, „Port gdyński" (wyd. tyg. „Przemysł i Handel„) i inne. Artykuły wice-prez. Szymborskiego i wice-wojew. Gadomskiego oraz teksty Ligi Morskiej — dostarczył prezes Zarz. Obw. Ligi Morskiej w Gdyni, Józef Skwarek.

REDAKCJA:

Zebrał i zestawił: por. Józef BALCERAK

przy współpracy: por. mar. J. Żytowiecki, ppor. J. Ciesielski bosm. pchor. B. Kuźmiński.

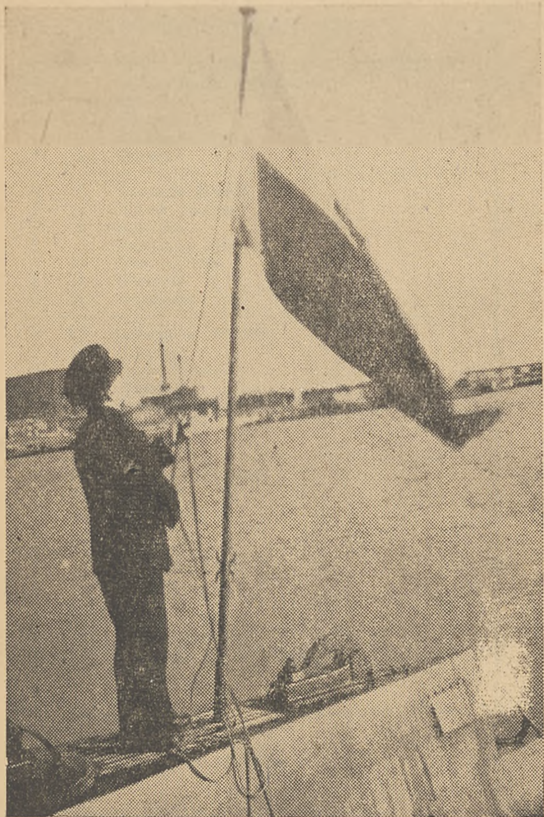
Rysunki: por. mar. S. Habrowski,
Foto: J. Uklejewski i Wytw. Film. W. P.
Red. techniczny: kpt. A. Jaeger
Kierownik techniczny: F. Stachulski
Łamał: H. Turlewicz
Tłoczył: L. Zabłoński

Redaktor odpowiedzialny: kpt. Marian BRANDYS



Tłoczono w drukarni Wyd. Zarz. Pol. Wych. Mar. Woj. w Gdyni,

12. 45. — 15 t. — Nr 503



Podniesienie bandery

31 dni STYCZEŃ 1946

W	**1**	**Nowy Rok,** Mieczysława
Ś	2	Makarego
C	3	Genowefy
P	4	Eugeniusza, Tytusa
S	5	Telesfora
N	**6**	**Trzech Kroli**
P	7	Juliana, Lucjana
W	8	Seweryna
Ś	9	Marcjanny, Juliana
C	10	Jana, Agatona
P	11	Honoraty
S	12	Arkadiusza
N	**13**	Leoncjusza, Weroniki
P	14	Hilarego
W	15	Pawła Pustelnika
Ś	16	Marcelego
C	17	Antoniego
P	18	Boguchwała
S	19	Henryka
N	**20**	Fabiana i Sebastiana
P	21	Agnieszki
W	22	Wincentego
Ś	23	Klemensa
C	24	Tymoteusza
P	25	Nawr. św. Pawła
S	26	Polikarpa
N	**27**	Jana Złotoustego
P	28	Juliana, Walerego
W	29	Franciszka Sal., Zdzisława
Ś	30	Martyny
C	31	Piotra z Nolasco

22, 1. 1863 — Powstanie styczniowe

PORTY —

TO NASZE OKNA NA ŚWIAT

28 dni LUTY 1946

P	1	Ignacego
S	**2**	**M. B. Gromnicznej**
N	**3**	Błażeja
P	4	Andrzeja
W	5	Agaty, Izydora
Ś	6	Tytusa, Doroty
C	7	Romualda
P	8	Jana z Mathy
S	9	Apolonii, Cyryla
N	**10**	Scholastyki
P	11	M. B. z Lourdes
W	12	Juliana, Eulalii
Ś	13	Grzegorza
C	14	Walentego
P	15	Faustyna
S	16	Julianny
N	**17**	Juliana
P	18	Symeona
W	19	Konrada
Ś	20	Leona, Zenobiusza
C	21	Feliksa, Fortunata
P	22	Małgorzaty
S	23	Piotra, Damiana
N	**24**	Macieja ap., Modesta
P	25	Wiktora, Feliksa
W	26	Nestora
Ś	27	Aleksandra
C	28	Teofila, Romana

TYLKO RZETELNĄ PRACĄ PRZYCZYNIĆ SIĘ MOŻEMY D O R O Z B U D O W Y

POLSKI NA MORZU

31 dni MARZEC 1945

P	1	Albina, Leona
S	2	Pawła, Heleny
N	**3**	Kunegundy
P	4	Kazimierza
W	5	Hadriana
Ś	6	Popielec, Wiktora
C	7	Tomasza z Akwintu
P	8	Wicentego Kadł.
S	9	Franciszka
N	**10**	40 Męczenników
P	11	Konstantego
W	12	Grzegorza Wlk.
Ś	13	Krystyny
C	14	Matyldy
P	15	Klemensa
S	16	Juliana, Cyriaka
N	**17**	Gertrudy
P	18	Cyryla, Edwarda
W	19	Józefa Obl. NMP.
Ś	20	Teodozji, Wincentego
C	21	Benedykta
P	22	Katarzyny
S	23	Feliksa, Pelagii
N	**24**	Gabriela
P	25	Zwiastuna NMP.
W	26	Teodora
Ś	27	Jana Damasc.
C	28	Doroteusza
P	29	Cyryla
S	30	Anieli
N	**31**	Balbiny

24. 3. 1794 — Powstanie Kościuszkowskie

TRZEBA KRZEWIĆ W SOBIE ZAPAŁ DO MORZA

30 dni KWIECIEŃ 1946

P	1	Teodory
W	2	Franciszka z Pauli
S	3	Ryszarda
C	4	Izydora
P	5	Wincentego
S	6	Celestyna
N	**7**	Epifaniusza
P	8	Dionizego
W	9	Hugona
S	10	Makara
C	11	Leona
P	12	Juliusza
S	13	Hermenegildy
N	**14**	Justyna
P	15	Anastazji
W	16	Lamberta, Benedykta
S	17	Aniceta, Rudolfa
C	18	Bogumiła, Wielki Czwartek
P	19	Jerzego, Wielki Piątek
S	20	Agnieszki, Wielka Sobota
N	**21**	**Wielkanoc**
P	**22**	**Poniedz. Wielkanoc.**
W	23	Wojciecha, Jerzego
S	24	Grzegorza
C	25	Marka
P	26	M.B. Dobrej Rady
S	27	Piotra, Zyty
N	**28**	Pawła
P	29	Piotra z Werony
W	30	Katarzyny

21. 4. 1945 — Układ polsko-radziecki o wieczystej przyjaźni i współpracy

STWÓRZMY KORZYSTNE WARUNKI DLA ROZWOJU NASZYCH PORTÓW

31 dni MAJ 1946

S	**1**	Filipa i Jakuba
C	2	Zygmunta
P	**3**	**Konstytucja** 1791 r. **Kr. Kor. Polski**
S	4	Floriana
N	**5**	Piusa, Ireny
P	6	Jana Apost.
W	7	Domiceli
Ś	8	Stanisława
C	**9**	Grzegorza, **Miedzynar. S-to Pokoju**
P	10	Izydora
S	11	Franciszka
N	**12**	Pankracego
P	13	Serwacego
W	14	Bonifacego
Ś	15	Zofii
C	16	Andrzeja Boboli
P	17	Paschalisa
S	18	Aleksandry
N	**19**	Piotra Cel.
P	20	Bernardyna
W	21	Tymoteusza
Ś	22	Julii, Heleny
C	23	Jana Babt.
P	24	Joanny
S	25	Grzegorza, Urbana
N	**26**	Filipa Ner.
P	27	Trójcy Św.
W	28	Augustyna
Ś	29	Marii Magdaleny
C	**30**	**Wniebowstapienie Panskie**
P	31	Anieli Mer.

1. 5. — Międzynarodowe święto robotnicze

3. 5. 1791 — Konstytucja 3 maja

USZANUJMY TO, co zostało krwią naszych i sojuszniczych ŻOŁNIERZY WYWALCZONE !

30 dni CZERWIEC 1946

S	1	Jakuba Strz.
N	**2**	Sadoka
P	3	Erazma
W	4	Franciszka
S	5	Bonifacego
C	6	Norberta
P	7	Roberta
S	8	N. Serce Jezusa
N	**9**	Felicjana, **Zesl. Ducha Sw.**
P	10	Małgorzaty
W	11	Barnaby
S	12	Onufrego
C	13	Antoniego z Padwy
P	14	Bazylego
S	15	Jolanty, Wita
N	**16**	Jana, Franciszka
P	17	Inocentego
W	18	Efrema, Marka
S	19	Gerwazego
C	**20**	**Boze Cialo**
P	21	Alojzego
S	22	Paulina
N	**23**	Zenona, Wandy
P	24	Jana Chrz.
W	25	Łucji
S	26	Jana i Pawła
C	27	Władysława
P	28	Ireneusza
S	**29**	**Piotra i Pawla**
N	30	Emila, Lucyny

28. 6. 1945 – Powstanie Rządu Jedności Narodowej
28. 6. – Święto Morza

ŚWIĘTO MORZA —
TO ŚWIĘTO CAŁEGO NARODU

31 dni LIPIEC 1946

P	1	Haliny
W	2	Nawiedzenie NMP.
S	3	Anatola, Leona
C	4	Teodora, Józef
P	5	Antoniego
S	6	Dominika, Łucji
N	7	Cyryla i Metodego
P	8	Elżbiety
W	9	Weroniki
S	10	7 Braci męcz.
C	11	Piusa, Sabiny
P	12	Jana Gwalberta
S	13	Małgorzaty
N	**14**	Bonawentury
P	15	Henryka
W	16	M. B. Szkaplerznej
S	17	Aleksego
C	18	Szymona
P	19	Wincentego a Paulo
S	20	Czesława
N	**21**	Praksedy
P	**22**	**S-to Odrodz. Polski i S-to Żołn.**
W	23	Apolinarego
S	24	Krystyny
C	25	Jakuba, Krzysztofa
P	26	Anny
S	27	Natalii
N	**28**	Wiktora
P	29	Marty
W	30	Julity, Rufina
S	31	Ignacego Loyoli

21. 7. 1944 – Dekret Krajowej Rady Narodowej o przejęciu zwierzchnictwa nad Armią Polską w Z S R R i o scaleniu Armii Ludowej i Armii Polskiej w ZSRR w jednolite Wojsko Polskie.

22. 7. 1944 – Manifest Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego w Lublinie.

26. 7. 1944 – Porozumienie między PKWN a Rząd. Radz. o stosunkach między Radz. Wodz. Nacz., a Adm. Polską po wkroczeniu wojsk radz. na teryt. Polski.

31 dni ŚIERPIEŃ 1946

C	1	Piotra w okowach
P	2	NMP. Anielskiej
S	3	Szczepana
N	**4**	Dominika
P	5	M. B. Śnieżnej
W	6	Przemienienie Pańskie
S	7	Kajetana
C	8	Emila, Cyriaka
P	9	Romana
S	10	Wawrzyńca
N	**11**	Zuzanny
P	12	Klary
W	13	Hipolita
S	14	Euzebiusza
C	**15**	**Wniebowzięcie NMP.**
P	16	Joachima, Rocha
S	17	Jacka
N	**18**	Heleny
P	19	Ludwika
W	40	Bernarda
S	21	Joanny
C	22	Hipolita
P	23	Filipa
S	24	Bartłomieja
N	**25**	Ludwika
P	26	NMP. Jasnogórskiej
W	27	Józefa Kalas
S	28	Augustyna
C	29	Ścięcie św. Jana Chrz.
P	30	Róży
S	31	Rajmunda

1. 8. 1944 — Powstanie warszawskie

WYKORZYSTAJMY SZEROKI DOSTĘP DO MORZA

30 dni WRZESIEŃ 1946

N	**1**	Idziego, Bronisławy
P	2	Stefana
W	3	Szymona
S	4	Rozalii
C	5	Wawrzyńca
P	6	Zachariasza
S	7	Melchiora, Reginy
N	**8**	Narodzenie NMP.
P	9	Piotra Klaw.
W	10	Mikołaja
S	11	Jacka i Piotra
C	12	Walerego
P	13	Filipa
S	14	Podwyższenie św. Krz.
N	**15**	M. B. Bolesnej
P	16	Kornela
W	17	Franciszka
S	18	Józefa, Ireny
C	19	Januarego
P	20	Eustachego
S	21	Mateusza
N	**22**	Tomasza
P	23	Tekli
W	24	Gerarda
S	25	Kleofasa
C	26	Cypriana
P	27	Kosmy i-Damiana
S	28	Wacława
N	**29**	Michała Arch.
P	30	Hieromina

1. 9 — Święto Lotnictwa

6. 9. 1944 — Dekret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego o przeprowadzeniu reformy rolnej

PRAWDZIWY MARYNARZ
nie uchyla się od żadnej
pracy na okręcie
i wykonuje ją uczciwie

31 dni PAŹDZIERNIK 1946

W	1	Jana z Dukli
S	2	Aniołów Stróżów
C	3	Teresy od Dz. J.
P	4	Franciszka As.
S	5	Placyda
N	**6**	Brunona
P	7	Justyny
W	8	Brygidy
S	9	Bogdana
C	10	Franciszka
P	11	NMP. Matki Zb.
S	12	Maksymiliana
N	**13**	Edwarda
P	14	Kaliksta
W	15	Jadwigi
S	16	Gerarda
C	17	Małgorzaty
P	18	Łukasza Ew.
S	19	Piotra z Alk.
N	**20**	Jana Kantego, Ireny
P	21	Urszuli
W	22	Korduli
S	23	Seweryna
C	24	Rafała Arch.
P	25	Kryspina
S	26	Ewarysta
N	**27**	Sabiny
P	28	Szymona, Tadeusza
W	29	Narcyza
S	30	Alfonsa, Edmunda
C	31	Antonina

12 - 13 1943 — Bój pod Lenino

PRZYSZŁOŚĆ I DOBROBYT KRAJU ZALEŻNY JEST OD ROZBUDOWY PORTÓW

30 dni LISTOPAD 1946

P	1	**Wszystkich Swiętych**
S	2	Dzień Zaduszny
N	3	Huberta
P	4	Karola Baromeusza
W	5	Zachariasza
S	6	Leonarda, Feliksa
C	7	Antoniego
P	8	Gotfryda
S	9	Teodora
N	10	Andrzeja z Aw.
P	11	Marcina
W	12	Chrystiana
S	13	Stanisława Kostki
C	14	Józefata
P	15	Alberta, Gertrudy
S	16	Edmunda
N	17	Grzegorza, Salomei
P	18	Anieli, Romana
W	19	Elżbiety
S	20	Feliksa
C	21	Ofiarowanie NMP.
P	22	Cecylii
S	23	Klemensa
N	24	Jana od Krzyża
P	25	Katarzyny
W	26	Jana, Konrada
S	27	Waleriana
C	28	Zdzisława
P	29	Saturnina, Błażeja
S	30	Andrzeja

7. 11. 1917 — Rocznica Rewolucji Październikowej.

7. 11. 1918 — Rocznica utworzenia 1. zw. „Rządu Lubelskiego".

29. 11. 1830 — Powstanie Listopadowe.

31 dni GRUDZIEŃ 1946

N	1	Eligiusza, Natalii
P	2	Konrada
W	3	Franciszka Ksaw.
S	4	Barbary
C	5	Saby Op.
P	6	Mikołaja
S	7	Ambrożego
N	8	Niepok. Pocz. NMP.
P	9	Leokadii, Walerii
W	10	NMP. Loretańskiej
S	11	Damazego
C	12	Aleksandra
P	13	Łucji
S	14	Izydora
N	**15**	Waleriana,
P	16	Euzebiusza
W	17	Łazarza
S	18	NMP., Gracjana, Bogusława
C	19	Urbana
P	20	Teofila, Juliusza
S	21	Tomasza
N	**22**	Zenona
P	23	Wiktorii
W	24	Adama i Ewy
S	**25**	**Boże Narodzenie**
C	**26**	**Szczepana**
P	27	Jana Ewangielisty
S	28	Młodzianków
N	**29**	Tomasza
P	30	Eugeniusza
W	31	Sylwestra

31. 12. 1944 — Ustawa o powołaniu Rządu Tymczasowego R. P.

4. 12 — Święto artylerii polskiej

PRACA NA MORZU
czyni człowieka śmiałym i użytecznym

„...NADZIEJE, KTÓRE SPOŁECZEŃSTWO POKŁADA W NAS, NIE SĄ PŁONNE...“

„Żyjemy pod naciskiem odbudowy Ojczyzny i zmagań z trudnościami, ale tu na Wybrzeżu ogrom tych wysiłków jest naprawdę duży i napawa nas wielką otuchą. Widzimy, że nadzieje, które społeczeństwo polskie pokłada w nas nie są płonne. Wykorzystaliśmy ten okres wśród niesłychanych przeszkód i burzliwych chwil chaosu gospodarczego i głodu i potrafiliśmy wypełnić ważną część pracy, która jest podstawą przyszłości Polski. W imieniu całej Rzeczypospolitej składam Wam, ludziom pracującym na Wybrzeżu podziękowanie za Wasz wielki wysiłek. Niech żyją obywatele i pracownicy Wybrzeża!“

Bolesław Bierut
Prezydent KRN

Z przemówienia w czasie obrad Komisji Morskiej K. R. N. w Gdańsku, dnia 21. X. 1945 r.

WŁADZE NAJWYZSZE RZECZYPOSPOLITEJ

§ 1.

Do władz centralnych Rzeczypospolitej Polskiej należą: Krajowa Rada Narodowa, Rząd i niezawisłe Sądy.

Na czele tych organów stoi Krajowa Rada Narodowa — władza najwyższa narodu polskiego. Historia jej powstania związana jest ściśle z walką przeciw niemieckim okupantom. Krajowa Rada Narodowa powstała na słynnym, tajnym posiedzeniu w Warszawie, w noc z dnia 31 grudnia 1943 r. na 1 stycznia 1944 r. W posiedzeniu tym uczestniczyli przedstawiciele polskich partyj demokratycznych — PPR, RPPS (trzon dzisiejszej PPS), Stronnictwa Ludowego (grupa „Wola Ludu“) i dzisiejszego Stronnictwa Demokratycznego oraz innych demokratycznych grup politycznych i społecznych. Obóz demokratyczny Polski podziemnej zdawał sobie sprawę z tego, że konieczne jest powołanie do życia organizacji naczelnej, która pokieruje walką o wolność zgodnie z interesami narodu polskiego. Istniejąca w kraju delegatura t. zw. „rządu“ londyńskiego nie mogła podołać tym zadaniom. Polityka jej wzorowała się na polityce sanacji sprzed września 1939 roku. Głosiła ona hasło „stania z bronią u nogi“ zamiast walki z okupan-



Prezydent KRN Bolesław BIERUT

tem, szerzyła nienawiść do Zw. Radzieckiego i Armii Czerwonej, która niosła Polsce wyzwolenie. Działalność delegatury „rządu“ londyńskiego nie tylko nie przyśpieszała nadejścia dnia wolności, ale na odwrót, faktycznie opóźniała je.

Krajowa Rada Narodowa poszła po drodze nieubłaganej walki z okupantem i ścisłego sojuszu ze Zw. Radzieckim, uważając, że jest to najlepsza i najkrótsza droga do wyzwolenia Polski. Równocześnie podkreśliła ona, że odrodzona Polska musi być państwem demokratycznym, w którym rządzić będzie lud.

Na czele Krajowej Rady Narodowej stanęli wypróbowani, zahartowani bojownicy o wolność. Przewodniczącym jej został **Bolesław Bierut**, wiceprzewodniczącym — Edward Osóbka-Morawski. Krajowa Rada Narodowa zjednoczyła wszystkie demokratyczne organizacje zbrojne w Armię Ludową, na której czele stanął „generał Rola“, dzisiejszy Marszałek — Michał Żymierski.

Droga, którą obrała Krajowa Rada Narodowa okazała się słuszna. Armia Czerwona, wspomagana przez Armię Polską z ZSRR i walczącą w kraju Armię Ludową, wstąpiła w granice Polski i przywróciła wolność naszemu narodowi. Latem 1944 r. prawobrzeże Wisły zostało wyzwolone.

§ 2.

Wobec faktu wyzwolenia części ziem pols-

kich, Krajowa Rada Narodowa — jako tymczasowy sejm narodu polskiego — objęła władzę w kraju.

Na mocy dekretów, wydanych w Lublinie w dn. 20-go lipca 1944 r. Krajowa Rada Narodowa powołała, jako centralną władzę wykonawczą, Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego. W manifeście Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego uznano za obowiązującą konstytucję Rzeczypospolitej Polskiej z 17-go marca 1921 roku, jako jedyną legalnie uchwaloną i przyjętą przez naród. Na mocy tej konstytucji władza państwowa w Polsce należy do narodu, którego organami są: Parlament, Prezydent Rzplitej i niezawisłe Sądy. O ile urząd Prezydenta jest z jakiejkolwiek przyczyny opróżniony, funkcje jego pełni Marszałek (przewodniczący) Sejmu. **Krajowa Rada Narodowa jako parlament tymczasowy — władzę swą sprawuje zgodnie z prawem obowiązującym. Podobnie Prezydent Krajowej Rady Narodowej — Marszałek Sejmu Tymczasowego — prawnie pełni funkcje Prezydenta Rzeczypospolitej.**

§ 3.

W skład Krajowej Rady Narodowej wchodzą posłowie, którzy reprezentują najszersze warstwy społeczeństwa polskiego. Posłów do Krajowej Rady Narodowej wysyłają wszystkie polskie partie polityczne, wojewódzkie Rady Narodowe, związki zawodowe, organizacje młodzieżowe, gospodarcze, społeczne, kulturalne i



Dowódca Naczelny W. P.
Marszałek Michał ŻYMIERSKI

*

inne. W ten sposób nie ma żadnej grupy pracującej w Polsce, którąby nie miała swego przedstawiciela w Krajowej Radzie Narodowej. Robotnicy mają swych posłów z ramienia PPR, PPS i związków zawodowych, chłopi z ramienia Stronnictwa Ludowego, PPR, PSL i Związku Samopomocy Chłopskiej, inteligencja — z ramienia stronnictw politycznych, organizacyj zawodowych i kulturalnych, młodzież — z ramienia TUR-u, ZWM, „Wici" i td. i td.

Krajowa Rada Narodowa odbywa kilka razy do roku sesje (posiedzenia), na których posłowie rozstrzygają sprawy zatwierdzenia dekretów wydanych w okresie pomiędzy sesjami, uchwalenia nowych ustaw, ratyfikacji (zatwierdzenia) umów zagranicznych i td. W czasie sesyj rząd składa expose (sprawozdanie ze swojej działalności i plany na przyszłość), posłowie zaś swobodnie nad tym expose dyskutują, poddając rzeczowej krytyce posunięcia rządu i zgłaszając swoje własne wnioski. Po dyskusji poddaje się pod głosowanie votum (wyrażenie) zaufania dla rządu. O ile Rada większością głosów uchwali votum zaufania — rząd pozostaje przy władzy, o ile nie — rząd musi ustąpić. Dotychczas, w ciągu roku, Krajowa Rada Narodowa odbyła 8 sesyj.

W okresie pomiędzy sesjami posłowie pracują w Komisjach Rady Narodowej, które zajmują się poszczególnymi dziedzinami życia w państwie (np. komisja przemysłowa, rolna, oś-

wiatowa i td.). Komisje kontrolują pracę poszczególnych ministerstw, opracowują odpowiednie wnioski, które przedstawiają ministrom lub plenarnej sesji KRN.

W ten sposób Krajowa Rada Narodowa sprawuje swą władzę nieprzerwanie.

§ 4.

Dla kierownictwa pracami Rady, KRN wybiera ze swego grona Prezydium, które ma w okresie pomiędzy sesjami uprawnienia Krajowej Rady Narodowej.W skład Prezydium wchodzą: Prezydent KRN, zastępcy Prezydenta i członkowie. **Prezydent KRN pełni funkcje Prezydenta Rzeczypospolitej.** W jego imieniu wysyła Polska posłów zagranicę, przy nim są akredytowani posłowie państw obcych w Polsce. Każda ustawa musi być podpisana przez Prezydenta. **Prezydent jest także Najwyższym Zwierzchnikiem Sił Zbrojnych.**

Prezydentem KRN jest od chwili jej powstania — Bolesław Bierut, syn chłopa, stary działacz robotniczy i spółdzielczy, człowiek, który bez przerwy w ciągu całej okupacji kierował walką podziemną, sam biorąc w niej czynny udział. Bolesław Bierut jest bezpartyjny. Zarówno przez swą działalność podziemną, jak i w okresie pełnienia funkcyj Prezydenta Rzplitej zdobył sobie szacunek i przywiązanie całego narodu. Zastępcami Prezydenta są: **Stanisław Szwalbe, Stanisław Grabski** (do dnia śmierci wiceprezydentem był także ś. p. Win-

centy Witos), a **członkami Prezydium — Marszałek Michał Żymierski, Roman Zambrowski i Wacław Barcikowski.**

Prezydium KRN zwołuje sesje Rady, kieruje pracami komisyj i w okresie pomiędzy sesjami zatwierdza dekrety rządowe.

Przy Prezydium urzęduje **Najwyższa Izba Kontroli Państwa,** która kontroluje pracę wszystkich organów administracji państwowej.

§ 5.

Bieżącymi sprawami państwowymi, zarówno wewnętrznymi jak i zagranicznymi, kieruje **Rząd, odpowiedzialny przed Krajową Radą Narodową.** Pierwszym Rządem odrodzonej Rzeczypospolitej był **Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego w Lublinie.** Na czele PKWN stanął **Edward Osóbka-Morawski** doświadczony działacz PPS, jeden z organizatorów Krajowej Rady Narodowej w r. 1943, niestrudzony przywódca walki podziemnej, znany pod pseudonimem „Tadeusz".

Zgodnie z wolą narodu, **Krajowa Rada Narodowa przekształciła dnia 31-go grudnia 1944 r. PKWN w Rząd Tymczasowy Rzeczypospolitej. W czerwcu 1945 r.** w skład rządu weszło jeszcze kilku polityków demokratycznych z kraju i zagranicy (Stanisław Mikołajczyk, Władysław Kiernik, Jan Stańczyk i inni), którzy byli przez długi czas związani z t. zw. „rządem" londyńskim, a w pierwszym okresie po wyzwoleniu trzymali się na uboczu. W ten sposób **po-**

wstał Rząd Jedności Narodowej, który sprawuje władzę do dnia dzisiejszego.

Członkowie Rządu wchodzą w skład Rady Ministrów, na czele której stoi Perzydium (premier i wicepremierowie). Rada Ministrów ma prawo wydawania dekretów z mocą ustawy, zatwierdzanych przez Prezydium KRN i podpisanych przez Prezydenta, Premiera i ministrów, których dany dekret dotyczy. Dekrety z mocą ustawy są przedstawiane do zatwierdzenia Krajowej Radzie Narodowej.

Każdy Minister posiada jednego lub kilku zastępców—wiceministrów (podsekretarzy stanu). **Ministerstwa dzielą się na departamenty,** na których czele stoją dyrektorowie (np. Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych składa się z departamentów: produkcji rolnej, produkcji hodowlanej, reform rolnych i td. Ministerstwo Oświaty składa się z departamentów: szkolnictwa wyższego, średniego i powszechnego, oświaty pozaszkolnej i td). Departamenty dzielą się z kolei na wydziały, a te na referaty.

Ministerstwa kierują całokształtem pracy w swoich dziedzinach bezpośrednio na terenie całego kraju, albo za pośrednictwem odpowiednich wydziałów urzędów wojewódzkich lub zarządów wielkich miast. Np. Ministerstwu Rolnictwa podlegają wojewódzkie **Urzędy Ziemskie.** Ministerstwu Przemysłu — **wojewódzkie Urzędy Przemysłowe** i td. **Ministerstwo Obrony Narodowej pełni swoje funkcje za pośredni-**

ctwem Dowództw Okręgów Wojskowych, których jest na terenie całego kraju — 7.

§ 6.

Wymiar sprawiedliwości w Polsce wykonują sądy. Sędziów mianuje wg. konstytucji Prezydent Rzeczypospolitej. W sprawowaniu swego urzędu **sędziowie są niezawiśli i podlegają tylko ustawom.** Orzeczenia sądowe nie mogą być przez nikogo zmieniane, wyjąwszy przysługujące Prezydentowi prawo łaski.

Naczelnym organem sądownictwa w Polsce jest Sąd Najwyższy. Sąd Najwyższy rozpatruje w zasadzie sprawy, w których wyroki niższych instancyj nie zadowoliły jednej ze stron. Odwołanie się do Sądu Najwyższego nazywa się kasacją. Kasacja może być uchylona, tj. zachowany zostaje wyrok niższej instancji, lub też uwzględniona. W tym drugim wypadku sprawę przekazuje się ponownie do niższej instancji. Orzeczenia Sądu Najwyższego mają moc obowiązującą w dziedzinie interpretacji (tłumaczenia) ustaw. Na czele Sądu Najwyższego stoi Prezes.

Niższą instancją są **Sądy Apelacyjne.** Prezes Sądu Apelacyjnego kieruje wszystkimi sprawami, związanymi z wymiarem sprawiedliwości na terenie podległego mu okręgu. Sądy Apelacyjne (odwoławcze) rozpatrują sprawy, w których wyroki Sądu Okręgowego nie zostały przyjęte, albo przez obronę, albo przez oskarżyciela. **Sąd Okręgowy** rozpatruje w pierw-

szej instancji sprawy ważniejsze. Drobne sprawy załatwiają w pierwszej instancji Sądy Grodzkie.

Oprócz sądów zwykłych zostały powołane w Polsce **specjalne sądy karne**, które rozpatrują sprawy oprawców hitlerowskich (członków SS, funkcjonariuszy obozowych) oraz osób, oskarżonych o współdziałanie z okupantem i znęcanie się nad ludnością polską. Sądy te wymierzają sprawiedliwe kary faszystowskim katom i sprzedawczykom.

Polskie władze państwowe przedsięwzięły cały szereg kroków, zmierzających do demokratyzacji sądownictwa i zbliżenia go do narodu. Specjalna ustawa przewiduje stworzenie na terytorium Rzplitej sądów przysięgłych, których członkami byliby wyznaczeni spośród obywateli i rozstrzygali sprawy pod przewodnictwem sędziego zawodowego.

Już obecnie przedstawiciele społeczeństwa uczestniczą, jako ławnicy w rozprawach sądów specjalnych.

Jak więc widzimy **budowa władz najwyższych odrodzonego państwa polskiego oparta jest na zasadach prawdziwej demokracji. Nie stoją one, jak w Polsce przedwrześniowej, ponad narodem, na straży interesów nielicznej garstki uprzywilejowanych, ale są ściśle związane z najszerszymi warstwami społeczeństwa. Robotnicy, chłopi i przedstawiciele inteligencji pracującej piastują dzisiaj najwyższe godności**

w państwie, nikt zaś lepiej nie potrafi bronić interesów ludu, niż ci, którzy są krwią z jego krwi i kością z jego kości. Poprzez swoich przedstawicieli naród polski kieruje biegiem spraw państwowych. Demokratyczna forma rządów gwarantuje mu pełne prawa gospodarza w odrodzonej Rzeczypospolitej. Dlatego też obdarza on swe Władze najwyższe pełnym zaufaniem. Dotychczasowe wyniki działalności tych władz świadczą, że zaufanie to jest całkowicie usprawiedliwione, że prowadzą one naród polski po słusznej drodze.

Pod kierownictwem obecnych Władz Rzeczypospolitej dokonało się historyczne dzieło wyzwolenia całości ziem polskich od niemieckich najeźdźców. Pod ich kierownictwem stworzone zostało potężne Wojsko Polskie, które u boku Armii Czerwonej zaniosło swe sztandary do Berlina i wytyczyło nasze granice zachodnie na Odrze, Nissie i Bałtyku. Pod ich kierownictwem dokonały się wielkie przemiany społeczne — reforma rolna, upaństwowienie przemysłu i td., pod ich kierownictwem odbudowują się wszystkie dziedziny życia w zniszczonym kraju.

Gdy tylko zaistnieją odpowiednie ku temu warunki, w szczególności, gdy powrócą Polacy, rozsiani w czasie wojny po całym świecie — odbędą się wybory powszechne do Sejmu Ustawodawczego, który uchwali nową konstytucję i powoła rząd. **Dotychczasowe władze Rzeczy-**

pospolitej przyjdą do tych wyborów z pięknym dorobkiem pracy, dokonanej w najtrudniejszym okresie. Dorobek ten niewątpliwie wpłynie na decyzję narodu, który twardo stać będzie przy demokratycznym ustroju państwowym.

„...NARÓD POLSKI MIAŁ ZAWSZE SŁUSZNE DĄŻENIA NA MORZE“...

Szerokim Wybrzeżem wyszedł nasz naród polski po wielu setkach lat na morze. Wielkim czynem żołnierza polskiego w braterskim sojuszu z Armią Czerwoną wyzwolona została nasza Ojczyzna, wytyczone jej granice na Odrze i Nisie. Nastąpił wielki historyczny zwrot w życiu narodu. Od setek lat byliśmy spychani przez zaborcze plemię germańskie z wybrzeża morskiego coraz dalej na wschód. Dzięki mądrej i słusznej polityce PKWN, przekształconej w Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej oraz Krajowej Rady Narodowej naród nasz uzyskał tereny i wytyczył granice, w których będzie żył i rozwijał się pomyślnie, włączył do gospodarki narodowej stare polskie porty i stworzył korzystne warunki dla rozwoju naszej Marynarki Wojennej i Handlowej.

Dobrze się złożyło, że właśnie wy, marynarze, znaleźliście się dziś w tym porcie, budowanym wysiłkiem całego narodu, pierwsi z naszych jednostek przebywających za granicą i dobrze się stało, że uchroniliście nasze statki, które dziś stają się

pierwszym elementem odrodzonej floty polskiej.

Naród polski w swej historii miał zawsze słuszne dążenia na morze. Niestety, w naszym narodzie były zacofane kierunki reakcyjne, które zapoznawały dążenia narodu. Był u nas Jan z Kolna, lecz byli i tacy, którzy wszelkimi siłami starali się odepchnąć nas od morza. Dziś nasz naród skończył raz na zawsze z tą polityką. Władzę objął chłop i robotnik i inteligent pracujący, którzy zwarcie stanęli do odbudowy zniszczonego kraju i portów. Pod kierownictwem tej władzy będziemy szli ku lepszej przyszłości".

gen. dyw. Spychalski

Z przemówienia w Gdańsku, dnia 28. X. 1945 r. z okazji powrotu do kraju jednostek morskich



Rzeczpospolita Polska w swoich nowych granicach

GŁÓWNE LICZBY NOWEJ POLSKI

Ile obszaru liczy obecnie nasze państwo?

Około 311,530 km kw.

Ile **ludności** będzie na tym obszarze, gdy opadną fale emigracji i strumienie ludzi spływających do kraju z zachodu i wschodu ustalą wreszcie liczbę zaludnienia?

Około 22 milionów.

Takie obliczenia i szacunki podaje Instytut Bałtycki w broszurze poświęconej głównym liczbom nowej Polski.

Z **ziem dawnych** wchodzi w obecne terytorium państwa około **208.900 km kw.** Do tego dojdzie jeszcze przynajmniej część **Zaolzia,** około 500 km kw. **Ziemie odzyskane** liczą około **102.630 km kw.**

Na 22 miliony ludności, około 1/2 **miliona** — najwyżej szacując — należeć będzie do **innych grup etnicznych** niż polska, zakładając że wszyscy Niemcy i renegaci Volksdeutsche zostaną usunięci poza granice Polski. **Mniejszości narodowe** będą więc liczyły **4,4%**: na każdych 100 mieszkańców 4—5 nie Polaków, 95—96 Polaków. Dwie będą grupy mniejszościowe: Ukraińcy i Żydzi, obie po ćwierć miliona głów. Jest jednak bardzo prawdopodobne, że **oszacowanie to okaże się** w świetle ścisłych obliczeń

statystycznych **nadmiernie wysokie**, zarówno w odniesieniu do Ukraińców jak Żydów.

Gęstość zaludnienia tj. liczba mieszkańców na 1 km kw. wynosić będzie, jak wynika z porównania obszaru i jego ludności **70**, tyle samo ile wynosiła w 1921 roku. Cyfra ta wyraża jaskrawo rozmiary strat bezpośrednich i pośrednich, które ponieśliśmy w ciągu 5 1/2 lat wojny. Cofnęliśmy się do punktu wyjścia po pierwszej wojnie światowej. Inaczej mówiąc, **straciliśmy w rozwoju zaludnienia okrągło ćwierć wieku**, niemal jedno pokolenie.

Globalna **wysokość strat ludności polskiej** oceniana jest na **2,5 miliona**. Dochodzą do tego zniszczone przez niemiecki pogrom **3 miliony Żydów**.

W rozłożeniu gęstości zaludnienia zaszły kardynalne zmiany w porównaniu z okresem przedwojennym. Gdy poprzednio zaludnienie było mniejsze w miarę posuwania się na wschód, obecnie **obszary rzadszego zaludnienia będą na zachodzie i północy. Największe zagęszczenie** wykazywać będzie **centrum** państwa, na obraz rozgwiazdy, której ramiona wybiegają z Warszawy.

Polityka osadnicza i planowa rozbudowa przemysłu zmniejszy jaskrawe różnice i doprowadzi do celowego rozmieszczenia grup ludności w bardziej harmonijnym obrazie ogólnym, nie zdoła jednak zmienić od razu jego zasadniczego zarysu. Utrzyma się on na ogół w obecnym układzie w ciągu najbliższych lat.

Sieć kolejowa terenów zachodnich



„...STAJEMY SIĘ OD TEJ CHWILI NARODEM NAPRAWDĘ MORSKIM..."

„Trzeba z radością stwierdzić, że psychiczny proces przekształcania się narodu polskiego z lądowego w morski postępuje naprzód. Dzięki temu, że w pierwszej fazie naszej niepodległości po I-ej wojnie Światowej mieliśmy jedynie wąski skrawek wybrzeża morskiego, mogliśmy łatwiej przystąpić do jego eksploatacji: każdy metr bieżący nabrzeża, każdy dźwig w porcie, każdy nowy jacht i nowy kuter rybacki miał duży ciężar gatunkowy wobec małej ilości kilometrów wybrzeża, i w opinii społecznej mógł się wydawać zagadnieniem dużym. Te rzeczy w skali dzisiejszych potrzeb drobne potrafiły wówczas wzbudzać entuzjazm. I istotnie zrodzili się entuzjaści morza. W Gdyni i na półwyspie Helskim każdego lata trwała praca nad przeszkoleniem żeglarskim, a w głębi lądu miarą rosnących zainteresowań społeczeństwa sprawami morza była ciągła progresja ilości członków Ligi Morskiej. Budził się entuzjazm do morza, ale nie znajdował jeszcze żadnej przekładni realnej w życiu. Praca Ligi Morskiej była nastrojowa, operowała ha-

słami, tworzyła psychozę w atmosferze tłumnych zjazdów, manifestacyj, spływów kajakowych.

Niewątpliwie instynkt morski uśpiony w narodzie został tymi metodami zbudzony, ale ani czasu, ani warunków politycznych nie było jeszcze, aby bez narażenia się na uśmiech ironii powiedzieć, że stajemy się państwem morskim.

Dopiero trzeba było drugiej wojny światowej, nowego strumienia krwi serdecznej i trzeźwej polityki rządu, aby w konsekwencji niemieckiej przegranej stanąć mocno w delcie Wisły i objąć tak duże wybrzeże Bałtyku, że stajemy się od tej chwili narodem naprawdę morskim.

Los wyznacza nam dzisiaj miejsce wśród narodów morskich!

Los ten jest dla nas równie łaskawy jak i surowy, nakłada bowiem odpowiedzialność na nasze pokolenie wobec przyszłych za należyte zrozumienie chwili dziejowej.

Stanisław Szymborski
wice-prezes okr. morskiego
Ligi Morskiej.

ODLEGŁOŚĆ STOLIC PAŃSTW OD WARSZAWY

Austria — Wiedeń	— 698 km
Belgia — Bruksela	— 1370 km
W. Brytania — Londyn	— 1734 km
Bułgaria — Sofia	— 1837 km
Czechosłowacja — Praga	— 778 km
Dania — Kopenhaga	— 1016 km
Francja — Paryż	— 1638 km
Grecja — Ateny	— 2428 km
Hiszpania — Madryt	— 3093 km
Holandia — Haga	— 1247 km
Irlandia — Dublin	— 2274 km
Jugosławia — Belgrad	— 1218 km
Luxemburg — Luxemburg	— 1401 km
Monaco — Monaco	— 2139 km
Niemcy — Berlin	— 569 km
Norwegia — Oslo	— 1669 km
Portugalia — Lizbona	— 3518 km
Rumunia — Bukareszt	— 1318 km
Szwajcaria — Berno	— 1567 km
Szwecja — Sztokholm	— 1575 km
Turcja — Angora	— 2896 km
Węgry — Budapeszt	— 850 km
Włochy — Rzym	— 1997 km
Z. S. R. R. — Moskwa	— 1300 km

ŚWIAT W CYFRACH

Główne dane o kuli ziemskiej: Promień równika 6377,397 km. 1/2 osi ziemskiej 6356,079 km. Spłaszczenie ziemi 6377,397-

6356,079/6377,397 = 1/299,15 kilometrów. Długość równika 40.070,368 km. Długość stopnia długości na równiku 111,307 km. Długość stopnia długości na biegunie 0 km. Powierzchnia ziemi 509.950.714 km². Powierzchnia lądu 149.000.000 km². Powierzchnia wodna 361.000.000 km². Objętość ziemi 1.082.841.300.000 km³. Ciężar ziemi ok. 6 kwadrylionów kg.

OBSZAR I GŁĘBOKOŚĆ OCEANÓW

	Powierzch. w milj. km.²	Najw. głęb. w mtr.	Przeciętna głęb.
Ocean Spokojny	180,1	10.793	4030
„ Atlantycki	106,0	8.526	3330
„ Indyjski	75,0	7.000	3900

GŁÓWNE DANE O BAŁTYKU

Powierzchnia Bałtyku 420.000 km². Przeciętna głębokość 55 m. Największa głębokość 463 m. Największa głębokość w zatoce Gdańskiej 113 m., w zatoce Puckiej 57 m.

Ważniejsze porty na Bałtyku: **ZSRR**: Kronstadt (forteca i port wojenny na wschodnim krańcu wyspy Kotlin). Leningrad — główny port radziecki, leży w większej części na lewym brzegu Newy, a w mniejszym na 2 wyspach, utworzonych przez ramiona rzeki. Ryga (Łotewska SRR.), Tallin (port wojenny i handlowy

Estońskiej SRR), Królewiec, Piława, Kłajpeda (Litewska SRR).

SZWECJA: Sztokholm (stolica, forteca morska, port wojenny i najważniejszy port morski), Karlskrona (forteca i port wojenny), Visby — na zach. brzegu Gotlandu.

DANIA: Ronne, największy port Bornholmu.

FINLANDIA: Helsinki (stolica, port wojenny).

POLSKA: Gdynia-Gdańsk (porty wojenne i handlowe połączone w jeden w ramach rozbudowy powojennej), Szczecin (port wojenny i handlowy), Elbląg, Kołobrzeg, Świnoujście.

Gdynia — Port wojenny i handlowy, składa się z awanportu 8 — 12 m gł., basenów zewnętrznych — 9 m, basenów wewnętrznych 9 — 10 m i kanału przemysłowego 8 m. Ogółem powierzchnia portu wynosi przeszło 1400 ha powierzchnia wodna 224 ha. Wejścia do portu od strony morza chronione są falochronami. Do r. 1939 port gdyński rozporządzał 224.210 m kw. powierzchni magazynów krótko i długo terminowych, oraz szeregiem placów składowych między magazynami. W czasie okupacji Gdynia straciła prawie całkowicie swe znaczenie jako port handlowy, stając się bazą zaopatrzeniową i wypadową niemieckiej marynarki wojennej. Przed wojną pracowało w Gdyni 76 dźwigów



Pomorze Szczecińskie

Dworzec



Gdańsk zostanie odbudowany !



Kościół NMP., zburzony skutkiem działań wojennych.

o nośności od 2,5 ton w zwyż, oraz 4 traktory elektr. do poruszania wagonów. Wskutek działań wojennych uległy wielkiemu zniszczeniu magazyny i urządzenia przeładunkowe portu. Obecnie w szybkim tempie dokonuje się remontów i odbudowy. Magazyny w porcie eksploatuje i zarządza nimi GUM (Główny Urząd Morski), w porcie rybackim magazynami zarządza Morski Instytut Rybacki dysponując powierzchnią ok. 2500 m kw. Port posiada stocznie, doki, warsztaty marynarki wojennej. Obroty towarowe przed wojną osiągały 9.006.000 ton (1937 r.). Miasto liczyło w 1939 r. około 120.000 mieszk.

Gdańsk — port utworzony jest przez dolny bieg Wisły, obejmuje „Martwą Wisłę" od mostu kolejowego w Gdańsku do ujścia w Nowym Porcie wraz z kanałami i basenami oraz Motławą. Port w Gdańsku, w porównaniu do innych portów położonych przy ujściu wielkich rzek, ma tę zaletę, że znajdując się bezpośrednio przy morzu, leży nad korytem martwym, pozbawionym prądu. Przez odcięcie od nurtu Wisły port zabezpieczony został przed zapiaszczeniem, powodziami, przejściem lodów i prądem rzecznym. Głębokość wody w porcie morskim wynosi: kanał portowy 9,5 — 10 m gł., port wolny 3,5 — 9 m, basen w Westerplatte — 4,5—10 m, w Martwej Wiśle — 9 m i Motławie 3—5 m. Powierzchnia wodna obszaru portowego wynosi ok. 900 ha. Do r. 1939 port Gdański rozporządzał ok. 300.000 m kw. powierzchni maga-

zynów portowych, pracowało 94 dźwigi o nośności od 1,5 t. W porcie czynne są stocznie i doki. Obroty towarowe wynosiły 7.201.000 t. (1937). Miasto liczyło w 1939 ok. 400.000 mieszkańców.

Szczecin — leży przy ujściu Odry do zatoki Szczecińskiej. W porcie przeciętna głębokość od 6—10 m. Posiada szereg większych stoczni i doków. Obrót towarów wynosił 8.331.000 t. (1937). Miasto liczyło przed wojną ok. 273.000 mieszk.

Swinoujście — przy ujściu rzeki Swini, tj. środkowego ramienia Odry, przedport Szczecina, głębokość w porcie przy wejściu 10 m, baseny od 4 do 6 m. Lotnisko morskie. Miasto liczyło w 1939 r. ok. 19.000 mieszk.

Kołobrzeg — Wielki port rybacki, kąpielisko, przy ujściu Prośnicy. Port tworzy dwa wysunięte w morze mola, przy czym molo wschodnie jest 50 m. dłuższe od zachodniego, głębokość przeszło 5 m. Miasto liczyło w 1939 roku 32.000 mieszk.

Elbląg — nad zalewem Wiślanym port połączony kanałem z Mazurami, posiada stocznie, miasto liczyło ok. 70.000 mieszk. (1939 r.).

Kamień — nad Dievanow, prawym ramieniem Odry, port rybacki, przystań jachtowa. Z powodu małej głębokości do portu mogą wchodzić statki o zanurzeniu do 1,8 m.

Derłów — mały port rybacki i kąpielisko u ujścia Wieprza. Port posiada dwa mola, 4 m głębok. Miasto liczyło 6.000 mieszk. (1939 r.).

Postomin — przy ujściu Słupi, port rybacki, schronisko dla jachtów. Port składa się z portu zewnętrznego i utworzonego biegiem rzeki Słupi portu wewnętrznego. Awanport — 410 m długości i ok. 115 m szerok., zamknięty jest przez dwa równoległe położone mola, głęb. 5—6 m. Przy otwartych sztormach z zachodu i północy wejście do portu jest niebezpieczne. Dzieje się to na skutek wysokiego stanu morza, silnego prądu przybrzeżnego i wąskiego wjazdu do morza. Do Postomina mogą wchodzić statki długości do 40 m i 2,2 zanurzenia. Miasto liczyło ok. 4000 mieszk. (1939 r.).

Łeba — mały port rybacki, kąpielisko, przy ujściu Łeby, przystań jachtowa 80 km od Gdyni. Dwa wysunięte w morze mola tworzą wjazd. Port utworzony biegiem rzeki Łeby tworzy 400 m długą ale tylko 25 m szeroką kiszkę, głębokość 3,5, port dostępny jest tylko dla statków o małym zanurzeniu. Miasto liczyło w 1939 r. przeszło 2.000 mieszk.

Tolcmicko — mały port rybacki nad zalewem Wiślanym. Port posiada basen wymiarów 300×50 m. Wejście z zalewu ograniczone molem kamiennym, z latarnią wjazdową. Liczył w 1939 r. ok. 3.500 mieszk.

Frombork — mały port rybacki, posiada basen 220×40 m. Liczył przed wojną ok. 3.000 mieszk.

*

Gdynia, budowana od 1925 r. naprzekór

knowaniom Niemców i Gdańska, w celu zyskania własnych urządzeń portowych, dziś bardzo zniszczonych przez wroga. Wyżej, nad morzem leży miasteczko rybackie **Puck**, niegdyś pierwszy port polski, gdzie nasi królowie budowali flotę. Na południowy-wschód obok Gdyni — miasto portowe **Gdańsk**, podawane jako pierwszy powód niemieckiego napadu na Polskę w 1939 r. Miasto to przyczyniło Polsce dużo kłopotu w ciągu historii, gdyż Niemcy zawsze usiłowali zbuntować je i oderwać od Polski. Tu, u ujścia Wisły, skupiały się nasze najżywotniejsze obroty handlowe (zbożem, drzewem). Polska, bez Gdańska i ujścia Wisły, którą spławiano towar, stawała się bezwładna i ubożała. Gdańsk również nie mógł rozwijać się, jako miasto handlowe, bez polskiego zaplecza. Dziś zakusy niemieckie zostały unicestwione, Gdańsk wrócił do Polski, niestety bardzo zniszczony na skutek działań wojennych.

Na zachód, aż po rzekę Odrę, ciągnie się **Pomorze Zachodnie,** którym władali polscy królowie z rodu Piastów. Zdobył je Mieszko I, który niejedną wyprawę wiódł do ujścia Odry. Władał nim Chrobry, a Bolesław Krzywousty zyskał miano „Pana tej ziemi". W ciągu dziejów, Niemcy czyhali na każdy moment osłabienia, czy nieuwagi Polski, by zagarnąć stopniowo i niemczyć te ziemie. Dziś wróciły do Macierzy z głównymi miastami portowymi: **Szczecin** i **Kołobrzeg.** Szczecin — jest jednym



S z c z e c i n — nowoodzyskany port polski, zniszczony wskutek działań wojennych.

z ważniejszych portów na Bałtyku, posiada on stocznie do budowy okrętów. Dla swego nadodrzańskiego zaplecza, szczególnie dla uprzemysłowionego Śląska, jest tak ważny, jak Gdańsk dla dorzecza Wisły. Do XVII wieku miasto to było stolicą książąt szczecińskich z pomorskiego, słowiańskiego rodu.

Na wschód od Wisły leży **Pomorze Wschodnie**, o które Polska prowadziła uporczywe walki z Krzyżakami, rozpierającymi się na tych ziemiach podstępem i zdradą. Zwycięstwo pod Grunwaldem (1410 r.) było najsilniejszym ciosem, jaki zadaliśmy tym „zbójom krzyżem znaczonym" (tak ich nazywał historyk polski— Długosz). Ludność tubylcza Pomorza Wschodniego — to w większości Mazurzy, a język polski jest wśród nich powszechnie znany. Otrząsną się oni łatwo z wpływów niemczyzny, narzucanych im uporczywie przez stulecia.

Pomorze Wschodnie to kraj zalesiony i pełen jezior, rybołówstwo jest tu bardzo rozwinięte. Najważniejszymi miastami tu są: **Elbląg**— port morski ze stocznią, znaczne centrum handlowe, **Olsztyn**, który był dużym ośrodkiem polskości (w okolicy 60 procent Polaków), dziś siedziba województwa; **Malbork** nad Nogatem, znany z handlu końmi, drzewem i zbożem.

„POLSKA WYCHODZI Z OKRESU WOJNY Z SZANSĄ STANIA SIĘ PAŃSTWEM MORSKIM“

„Z wojny Polska wychodzi uszczuplona gospodarczo, ale wychodzi z wielką żywotnością, której świadectwem jest to, że porty nasze są już uruchomione i pracują wcześniej i sprawniej niż którykolwiek z portów okupowanych przez Niemców państw Europy. Polska wychodzi z okresu wojny z szansą, która pozwoli nam stać się państwem morskim, wychodzi z Wybrzeżem znacznie większym, niż przed wojną, bo sięgającym od Elbląga aż po Szczecin.

Polska ma dziś niewątpliwie zadatki rozwoju, ale wymaga to od nas wielkiej pracy, jedności i harmonii wysiłków. W tym wysiłku weźmie udział Marynarka Wojenna i Handlowa, które są ze sobą ściśle zespolone i jedna bez drugiej istnieć i rozwijać się nie może. Dlatego w harmonijnym i zgodnym wyścigu pracy Marynarki Wojennej i Handlowej leży przyszłość Polski na morzu, leży wielkość i potęga Polski“.

(Z przemówienia min. Żegl. i Handlu Zagr. Jędrychowskiego z okazji powrotu do portu macierzystego naszych jednostek morskich 28. X. 45 w Gdańsku.)

„ ...znikły z wybrzeża wrogie germanizmy. Teraz już nie Danzig a Gdańsk, nie Gotenhafen a Gdynia... Szczecin... Kołobrzeg. I tak zostanie już na zawsze.

Jeden tylko germanizm utrwalił się na wieki w Narodzie Polskim — WESTERPLATTE...“

(Z przemówienia Delegata Rządu dla spraw Wybrzeża, inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego w czasie obrad Komisji Morskiej K. R. N. w Gdańsku, dnia 21. X. 1945 r.)

1—7 Września 1939 r.

Z Dziennika Bojowego załogi Westerplatte

Dnia 1.9.39 godz. 4.17

Strzał pistoletowy z lasku przylegającego do bramy kol. Westerplatte.

godz. 4.45 — 5.30

Dwa strzały z pancernika „Schleswig—Holstein", z równoczesnym wysadzeniem bramy kol. wraz z przylegającym murem.

Niemcy usiłują wziąć zaskoczeniem Westerplatte. Próba zawodzi. Wystawiona od marca 1939 r. placówka nocna „Prom" oraz czujka z wartowni V na schronie am. Nr 1 (pełnienie służby od zmroku do 5-tej rano) na połud. wsch. skraju terenu Westerplatte są w trakcie rozpoczęcia przygotowań do odmarszu do koszar. Natychmiast są na stanowiskach ogniowych i witają ogniem km. i kbk. wdzierające się oddziały SS Danziger Heimwehr i komp. szturmową pancernika „Schleswig-Holstein" Alarm w koszarach. Biegną uzupełnienia do wartowni, od I—V i obsada stanowisk km. IV oraz uzupełnienia placówek „Prom", „Fort", „Przystań". Działo polowe 75 mm zostało wytoczone, pod ogniem ckm. niemieckich z garażu w koszarach na z góry przewidziane stanowisko. Walka przybiera na sile. Obsada placówki „Prom" odpiera natarcie od

strony lądu. Jest pod silnym ogniem ckm. niemieckich strzelających z wysokich stanowisk spichrza „Anker“. Wysłany patrol z placówki „Prom“ niszczy wartownię „Schupo“ gdańskiej (Schutzpolizei) też przy bramie Nr 1 Westerplatte. Posuwająca się ulicą szkolna komp. piech. niem. w kierunku kanału portowego idzie w rozsypce pod ogniem km. placówki „Prom“ i w popłochu szuka schronienia w bramach tej wąskiej uliczki portowej.

Działo dostaje rozkaz zlikwidowania ogniem bezpośrednim gniazd ckm. umieszczonych w strzelnicach spichlerzy dominujących nad terenem Westerplatte.

Zlikwidowano dwa gniazda ckm. sąsiadujące z prawej i lewej stacji kol. Nowy—Port.

Placówka utrzymująca łączność między wartownią IV i placówką „Przystań“ i nadzorująca budynek Zarządu Kejów w basenie am. Westerplatte, udaremnia próbę wdarcia się oddz. policji gdańskiej, nie dopuszczając do zaskoczenia wartowni IV. Oddz. Schupo gdańskiej zostaje kompletnie rozbity. Obsada placówki „Przystań“ prowadzi ożywioną walkę ogniową poprzez kanał portowy z Niemcami w rejonie wieży pilotów i komory celnej przy wjeździe do portu.

Placówka „Prom“ w dalszym ciągu odpiera ponowne ataki Niemców i otrzymuje wsparcie ogniowe plutonu moździerzy spod koszar. Wskutek niespodziewanego ognia tego, piechota niem. opuszcza teren Westerplatte. W odpowiedzi na

udany ogień moździerzy pancernik „Schleswig-Holstein" otwiera silny ogień ze swych 28-mek na placówę „Prom" z odległości od 400—600 m od twierdzy „Wisłoujście" manewrując wzdłuż kanału portowego, równocześnie niszcząc i rozrzucając barykadę zrobioną z pni i gałęzi przed stanowiskami placówki „Prom". Przenosi następnie swój ogień na koszary załogi Westerplatte, które mocno ucierpiały, nie tracąc jednak wiele ze swej przydatności do obrony. Kilkanaście celnych strzałów danych z dział 37 mm stwierdzają kompletną naszą bezsilność wobec opanowania „Schleswig-Holsteina" 4 działa 280 mm, 10 dział — 150 mm, 4 działa plot. 88 mm, 4 km. plot., opancerzone wieże art., centrala art. dalomierz, obs., kom. am. — 280 mm, burty — 280 mm, pokład — 150 mm stali.

Są pierwsi zabici: st. sier. Najsarek Wojciech, '-pr. Kowalczyk, st. leg. Ziemba i leg. Us. Ciężko ranny d-ca placówki „Prom" por. Pająk·

godz. 5.30 — 9.

Ogień art. z pancernika „Schleswig - Holstein", ckm. ze śpichlerzy oraz z wieży kościelnej kościoła ewang. w Nowym Porcie oraz ogień art. z kierunku Brzeźna, który niszczy jedyne działo. Na rozkaz Komendanta Westerplatte wycofano placówkę „Prom", która częściowo wzmacnia załogę wartowni Nr I.

O godzinie 7. Polskie Radio ogłasza napad na Polskę w różnych językach świata.

godz. 23 — 1.

Wypady niemieckie na wartownię Nr I oraz

na placówkę „Fort". Wypady odparto. Komunikaty radiowe niem. donoszą o walkach granicznych. Straty tego dnia 4-rech zabitych i szereg rannych.

Dnia 2-9. godz. 9 — 11.

Ogień nękający na cały teren Westerplatte. Lot rozpoznawczy samolotów niemieckich z użyciem broni pokładowej.

godz. 11 — 13.

II-gie natarcie tego dnia odparte jak wyżej.

Do godz. 17.35

Kompletna cisza w działaniach bojowych.

Bombardowanie lotnicze wykonane przez 47 nurkowców typu „Stukas" przy użyciu bomb 250 kg oraz bomb zapalających, które padają na polanę przed koszarami. Skutki bombardowania: pełne trafienie wartowni Nr V, kompletne likwidowanie jej wraz z całą załogą. Rozbicie i nie dające się naprawić uszkodzenia moździerzy. Przerwanie wszystkich połączeń telef. między wartowniami i placówkami. Pełne trafienie koszar (przebicie dwóch stropów) oraz ścisłe obramowanie budynku koszar.

godz. 18 — 20.

Palenie aktów tajnych i dokumentów.

godz. 20 — 21.

Natarcie niemieckie odparte jak przed południem.

godz. 21.30 — 23.

Nawiązanie łączności z wartowniami i placówkami kablem telef. polowym zrzuconym na ziemię.

godz. — 24.

Walkę prowadzimy z oddziałami szturmowymi pancernika „Schleswig-Holstein" i oddz. SS Danziger Heimwehr.

Dnia 3.9.39 r. do godz. 3.50

Działalność patroli rozpoznawczych własnych i niemieckich.

godz. 4.45 — 7.

Ogień nękający na cały teren Westerplatte.

godz. 11.

Słychać bicie dzwonów kościelnych w Nowym Porcie i w Gdańsku, dochodzą bardzo wyraźne odgłosy tłumów ulicznych z ulic Nowego Portu witających wkraczające oddziały Wehrmachtu z Rzeszy do Gdańska.

godz. 15 — 15.15.

Silny ogień art. na koszary i wartownie I,II.

godz. 15.15 16.30.

Natarcie rozpoznawcze niem.

W ciągu nocy wypady niemieckie na wartownie I, II i placówki „Fort" i „tor kol" dążące do zaskoczenia i zlikwidowania tych punktów oporu. Wypady w ciężkiej walce odparto. Czujka wartowni IV udaremnia próbę desantu w basenie am. Westerplatte. Sytuacja własna bez zmian. O.K.W. donosi o dalszych sukcesach niemieckich, o zajęciu Bydgoszczy i dokonanym odcięciu Pomorza od polskiego zaplecza. Straty kilku rannych.

Dnia 4.9.39 godz. godz. 14 — 17.

Silny ogień art. z pancernika „Schleswig-

Holstein", bat. lądowych z kierunku Wisłoujścia i Brzeźna oraz miotaczy min o dużym kalibrze. Ogień skierowany na wartownię I i II koszary.

Wartownia Nr I mocno uszkodzona. Wartownia II zrzucona z fundamentów i pozbawiona dachów. Koszary otrzymały szereg pełnych trafień, specjalnie połud.-wschod. część. Koszary nie dają już dostatecznej ochrony od tego rodzaju ognia. Zanotowano szereg większych zgnieceń fundamentów i murów, między innymi mina eksplodująca przy narożniku południ. koszar załamuje fundament do środka, zgniatając klatkę piersiową jednego z obsługi ckm. Koszary jako punkt oporu tracą bardzo poważnie na swej przydatności do obrony.

Ranni, którzy się znajdują na punkcie opatrunkowym w piwnicy koszar nie mają dostatecznego schronienia, są liczne wypadki powtórnego ranienia. U jednego z rannych lekarz stwierdza początki gangreny. Niemożność niesienia pomocy. Ewakuacja rannych celem oddania ich w opiekę chirurga jest wykluczona. Zmiana opatrunków w tych niehigienicznych warunkach nie tylko nie pomaga, ale pogarsza stan naszych rannych.

godz. 17 — 20.

Bardzo silne natarcie niemieckie, które prowadzi obecnie baon pionierów Wehrmachtu, wsparte ogniem miotaczy min. Natarcie odparto. W nocy, aż do świtu, bardzo silne wypady

na wartownie I i II oraz „Fort" i „tor kol." Celem wypadów niem. było obejście stanowisk obrony od tyłu i zawładnięcie wartownią Nr IV i koszarami. Główny wysiłek wypadów leży na linii brzegu morskiego, gdzie istniały dla Niemców naturalne warunki dogodnego podejścia.

Scisłe współdziałanie wartowni I, II, IV, placówek „Fort" i koszar udaremnia zamiary Niemców.

Sytuacja własna bez zmian. Wzrastające wyczerpanie załogi, duża ilość rannych; zabitych nie ma.

Wyżywienie: od 2.IX tylko w nocy i to zimne konserwy, smalec i woda — wszystko w ograniczonej ilości. O gotowaniu ciepłej strawy mowy być nie może. Próba gotowania ciepłej strawy ściąga ogień art. nieprzyjaciela na koszary.

Stan załogi z chwilą wybuchu wojny wynosi: 171 włącznie z oficerami i zmobilizowanymi pracownikami cywilnymi. Obsady bojowe koszar wartowni oraz placówek pracują bez luzowania, gdyż odwodu brak.

Uzupełnienie strat nie może nastąpić; zorganizowanie odpoczynku natrafia na nieprzezwyciężone trudności; znać duże wyczerpanie fizyczne i nerwowe z wyżej przytoczonych przyczyn, spotęgowanie brakiem ciepłej strawy i snu.

Dnia 5.IX.39 r. do świtu. — Żywa działalność patroli wywiadowczych niemieckich.

godz. 11 — 12

Silny ogień 2-ch kontrtorpedowców od zatoki gdańskiej, ogień skierowany na placówkę „Fort", wartownię Nr I i koszary.

Straty: 1 zabity wielu rannych.

Sytuacja własna bez zmian. Dalsze objawy wzrastającego wyczerpania załogi. Pogarszanie się stanu zdrowia rannych.

Łączność: od dn. 2.IX.39 r., po zniszczeniu w wielu miejscach podziemnych kabli telefonicznych, łączących koszary z wartowniami, trzeba noc w noc na nowo naprawić połączenia telefoniczne, gdyż ogień art. stale je przerywa. W dzień o naprawie łączności mowy być nie może, ze względu na dogodny dla Niemców obstrzał. Patrol telef. pracujący w nocy ma bardzo trudne zadanie z uwagi na gęsto zryty bombardowaniem lotn. z dnia 2.IX i codziennym ogniem art. teren.

Dnia 6.IX.39 r. do świtu.

Działalność patroli rozpoznawczych niemieckich.

godz. 10.30 — 12.

Silny ogień artyleryjski pancernika „Schleswig-Hostein", baterii lądowych z kierunku Wisłoujścia i Brzeźna.

godz. 12 — 13.

Bezskuteczne natarcie niemieckie.

godz. 16.30 — 17.30.

Ogień ten sam co przed południem.

godz. 20.15.

Próba podpalenia lasu Westerplatte przez podsunięcie drezyną od strony kolejowej cysterny z ropą, z zamiarem wypalenia lasu i zniszczenia przez to punktu oporu wartowni I i IV. Próbę udaremnia ogień ckm. z wartowni I. Ropa pali się w cysternie.

godz. 20.30.

Bardzo silny ogień art. piechoty na stanowiska placówki „Przystań".

w nocy

Wypady na wartownię I i na placówkę „Fort". Sytuacja własna bez zmian. Położenie rannych bardzo ciężkie. Szereg wypadków gangreny u rannych z pierwszych dni walk. Komunikaty niemieckie donoszą o ogólnym odwrocie sił zbrojnych polskich, o osiągnięciu górnego biegu rzeki Narwi, zajęciu Torunia, osiągnięciu linii rzeki Drwęcy, o dalszych sukcesach w rejonie Łodzi, zajęciu Kielc, Krakowa oraz operacjach w pobliżu Jasła i Gorlicy.

Straty: liczni ranni.

Dnia 7.9.39 r. godz. 4.

Ponowna próba podpalenia lasu, udaremniona podobnie jak w dniu wczorajszym.

godz. 4.30 — 8.30.

Bardzo silny ogień artyleryjski z pancernika, „Schleswig-Holstein", baterii lądowych z kierunku Wisłoujścia, Brzeźna oraz silny ogień miotaczy min.

Silne natarcie niemieckie na własne linie.

Natarcie niemieckie załamuje się w ogniu broniących się ostatkiem sił i woli obrońców. Oddziały niemieckie wycofują się.

godz. 10,15.

Przerwanie walki z uwagi na ogólne położenie na frontach w kraju, wyczerpanie załogi i brak wszelkiej możliwości niesienia pomocy rannym. Straty: 2 zabitych, liczni ranni.

Suma strat wynosi 16 zabitych, 35 proc. —40 proc. lekko rannych.

Komunikat niemiecki donosi o przekroczeniu rzeki Narwi i o zagonach pancernych na obszarze Warszawy.

„PRZEKSZTAŁCIMY NASZ LĄDOWY ZAŚCIANEK NA KRAJ MORSKI NOWOCZESNY...“

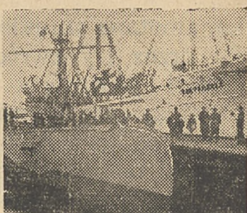
„Możemy stać się państwem jednolitym narodowo, możemy podwoić lub potroić wartość produkcji przemysłowej w okresie życia jednego pokolenia. Możemy w wyniku uporczywej, ale zorganizowanej pracy, świadomej celu, wyprzeć doszczętnie nędzę z chat chłopskich i z mansard robotniczych. Możemy podwyższyć poważnie dobrobyt społeczny. Możemy przekształcić nasz lądowy zaścianek myśli, przesądów, działań i organizacji, na kraj morski, nowoczesny, dumny z wyników własnej pracy, żyjący w atmosferze prawdziwej demokracji, fundującej swe działania na podstawie prawa powszechnego, szanujący człowieka i rezultat jego uczciwej pracy. Możemy stać się państwem o dużym oddechu morskim i czerpać stąd nie tylko dotychczas nieznane bogactwa materialne i psychiczne dla naszego narodu, ale równocześnie wnosić nowe wartości do skarbnicy cywilizacji ludzkiej. Cała ta esencjonalna litania naszych możliwości spoczywa jednak jak poczwara jedwabni-

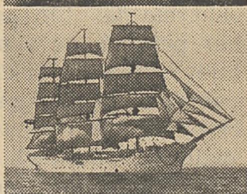
ka, omotana stumilową nicią sceptycyzmu. Po przez łzy zwrócone ku świeżej przeszłości przedziera się to jedno nieme pytanie: „czy naprawdę możemy?“ Odpowiedź na to jest tylko jedna: Przyjdźcie nieufni tu do naszej strasznie okaleczonej Gdyni. Twarze wam się rozświecą, gdy zobaczycie jak ten poszczerbiony inwalida, ten połamaniec z przetrąconymi żebrami bije rekord za rekordem, ku zdumieniu swoich i obcych, jak na rumowiskach nabrzeży wśród powalonych magazynów, spalonych budowli, ociemniałych latarni sapią krany i taśmowce, jak pracują ludzie by raz jeszcze z morza i gruzów wydobyć na powierzchnię polskiego życia twór nowy, piękny i wielki, tęższy niż kiedykolwiek w przeszłości. Tu zobaczycie jakie są metody praktyczne zmagania się z trudnościami. A wówczas uwierzycie w niezniszczalną moc własnego narodu“.

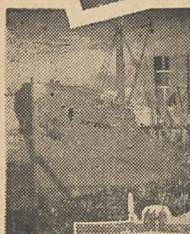
Inż. E. Kwiatkowski
Delegat Rządu dla spraw Wybrzeża

z przemówienia w czasie obrad Komisji Morskiej K. R. N. w Gdańsku, dnia 21. X. 1945 r.









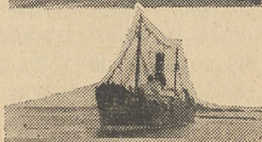












Powrót jednostek morskich z repatriantami do Ojczyzny.

WAŻNIEJSZE DATY WYDARZEŃ 2-GIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ

12. 3. 1938	Aneksja Austrii (Anschluss).
1. 10. 1938	Niemcy zajmują Sudety.
1. 9. 1939	Niemcy napadają na Polskę, rozpalając tym samym pożogę drugiej światowej wojny.
3. 9. 1939	Anglia i Francja wypowiadają Niemcom wojnę.
6. 1940	Ofensywa niemiecka we Francji.
10. 6. 1940	Widząc bliski upadek Francji, Mussolini wstępuje do wojny po stronie niemieckiej.
1. 1941	Ofensywa angielska w Afryce półn.
22. 6. 1941	Niemcy napadają na ZSRR.
8. 1941	Pierwsze spotkanie Churchilla z Rooseveltem. Podpisanie słynnej „Karty Atlantyckiej".
7. 12.1941	Napad Japonii na wielką bazę morską St. Zj. Pearl Harbour. St. Zjednoczone wstępują do wojny.
26. 5. 1942	Podpisanie 20-letniego paktu

o wzajemnej pomocy między ZSRR i Wielką Brytanią.

19. 8. 1942 Pierwsza próbna lekcja sojuszników. Wysadzenie drobnego desantu w Dieppe.

19. 11. 1942 Początek gigantycznej ofensywy Armii Czerwonej na Stalingrad.

2. 2. 1943 Zwycięstwo wojsk radzieckich w wielkiej bitwie w Stalingradzie.

13. 5. 1943 Ostateczna kapitulacja wszystkich wojsk „państw osi" w Afryce.

4. 7. 1943 Tragiczna śmierć gen. Wł. Sikorskiego w pobliżu Gibraltaru.

10. 7. 1943 Początek inwazji sojuszników w Europie. Walki na wyspie Sycylia.

7. 1943 Rezygnacja Mussoliniego. Marsz. Badoglio obejmuje władzę i prosi sojuszników o zawieszenie broni. 3 września wojska 8 armii bryt. lądują na ziemi Włoch właściwych.

12-13. 10. 43 Dywizja im. T. Kościuszki poraz pierwszy pieczętuje swój sojusz braterski z Armią Czerwoną na polach Lenino.

28. 11. 1943	Spotkanie Roosevelta—Stalina—Churchilla w Teheranie.
18. 1. 1944	Po 2 letnim osaczeniu, Leningrad został uwolniony z pierścienia wojsk niemieckich.
4. 6. 1944	Zdobycie Rzymu przez armie sojusznicze.
6. 6. 1944	Największa operacja wojenna: wysadzenie desantu wojsk sojuszniczych na kontynent. W operacji bierze udział 5.000 okrętów i 11.000 samolotów.
15. 6. 1944	Niemcy stosują po raz pierwszy „latające bomby" t. zw. V-1.
15. 8. 1944	Wielki desant armij sojuszniczych na południu Francji.
8. 9. 1944	Wyzwolenie Francji.
1. 8. 1944	Początek powstania w Warszawie. Polska Podziemna wraz z ludnością cywilną chwyta za broń i prowadzi fanatyczną, nierówną walkę z okupantem, trwającą 63 dni.
17. 1. 1945	Początek wielkiej ofensywy Armii Czerwonej. Pada Warszawa, wkrótce potem Kraków, Łódź. Wojska radzieckie u granic Prus Wschodnich.

24.	2. 1945	Grecja wolna. Spotkanie „Wielkiej Trójki“ — Churchilla, Stalina i Roosevelta na Krymie. Zapada ostateczny wyrok na armie Adolfa Hitlera.
12.	4. 1945	Zgon prezydenta St. Zjednoczonych, Franklina Delano Roosevelta.
2.	5. 1945	Armia Czerwona zdobywa Berlin, stolicę imperializmu niemieckiego. Kapitulacja wszystkich niemieckich wojsk we Włoszech i zach. Austrii. W 3 dni później następuje kapitulacja w półn.-zach. Niemczech, Danii i Holandii.
9.	5. 1945	Kapitulacja Niemiec. Zaprzestanie działań wojennych na wszystkich frontach europejskich. Dzień Zwycięstwa.
16.	7. 1945	„Konferencja Trzech“ w Poczdamie. (Stalin-Truman-Churchill. W trakcie obrad w związku ze zmianą rządu w Anglii, na miejsce Churchilla przybył premier Atlee).
6.	8. 1945	Sojusznicy zrzucają 2 bomby atomowe na miasta japońskie Hiroszima i Nagasaki.

8. 8. 1945	Zw. Radziecki wypowiada Japonii wojnę.
1. 9. 1945	Japonia podpisuje akt kapitulacji. Koniec wojny na wszystkich frontach świata.
20. 11. 1945	Pierwszy dzień procesu zbrodniarzy hitlerowskich w Norymberdze.

PAMIĘTNE NAZWY BITEW
stoczonych przez żołnierzy, marynarzy i lotników polskich w walce o Niepodległość Polski i pokój świata:

1939
Westerplatte
Kutno, Modlin
Warszawa

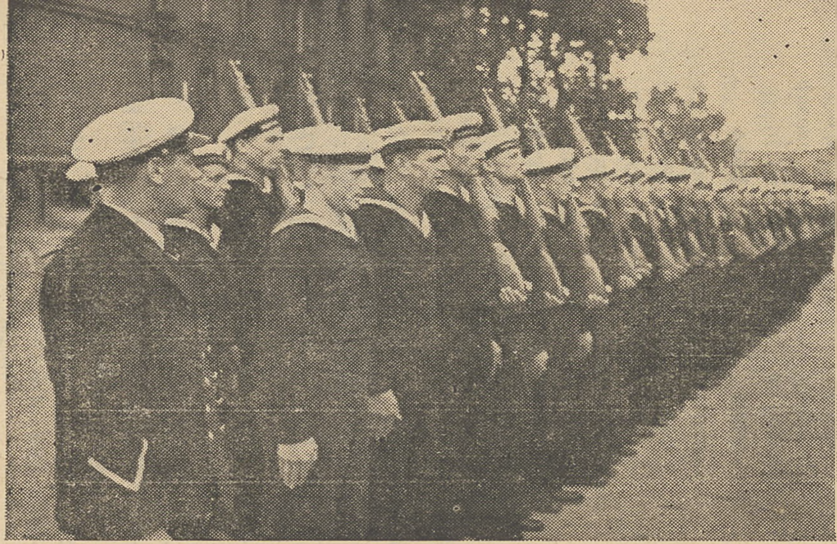
1940
Narwik
Bitwa o Brytanię

1942
Tobruk

1943
Lenino

1944
Monte Cassino
Ancona, Falaise
Breda, Praga
Warszawa

1945
„Wał Pomorski"
Kołobrzeg
Berlin



Kompania rekrucka Pułku Morskiego

FLOTA WOJENNA



admirał



wice-admirał



kontradmirał



komandor



komandor-por.

komandor ppor.



kapitan



porucznik



podporucznik



chorąży





st. bosman



bosman



bosman mat



mat



st. mar.

FLOTA HANDLOWA



1) Kapitan
2) I. oficer nawig., I. oficer mech., intendent, doktór.
3) II. oficer nawig., II. oficer mech., I. radiotelekrafista.
4) III i ewent. IV i V oficer nawig., III i ewent. IV i V oficer mech., II radiotelegrafista.



Dekoracja marynarzy, którzy sprowadzili do kraju pierwsze polskie jednostki morskie z zagranicy.

„PRACOWAĆ NAM TRZEBA WSZYSTKIM I WIĘCEJ I LEPIEJ OD INNYCH!"

Stając na progu nowego roku 1946 myśl nasza kieruje się ku rzeczom trwałym, wielkim, pięknym, wiecznym. Pod ocenę idą osiągnięcia, — i pozostałe do wykonania zadania!

Uważam, że na tle naszego położenia i czasu należy dziś myślą przejść te tysiąc lat, które w dziejach Narodu i Państwa leżą za nami, — należy nam przejść myślą tę drogę wiodącą nas do naturalnej i bezpiecznej granicy morskiej, — drogę tak bardzo znaczoną polami cmentarzy i ruin, rzekami krwi i łez.

A gdy spojrzymy w otwierający się przed nami Nowy Rok 1946, to staje przed nami jeden wielki nakaz, nakaz usilnej, wiernej pracy! Pracować nam trzeba wszystkim i więcej i lepiej od innych! Zawołaniem naszym jest: równaj w górę, w kierunku dorobku wielkich kulturą sąsiadów nadmorskich!

Nie możemy i nie chcemy być ślepymi pasażerami w tej wielkiej podróży Rodzaju Ludzkiego do prawdziwszego, pięk-

niejszego wspólnego Jutra! Tworzyć musimy dzieła i rzeczy solidne, dobre, najlepsze. Bo to jedynie się liczy! Bo to jedynie być może częścią zadośćuczynienia wobec Tych, którzy za nas walczyli, cierpieli, umierali!

Wiem, że tędy idziemy do celu! Ten kurs obowiązuje cały Kraj, a przed wszystkimi innymi obowiązuje nas, którzy mamy zaszczyt i szczęście pracować dla Niego tu nad morzem, tu gdzie patrzymy światu w twarz, — tu gdzie przez pomnażanie statków morskich powiększamy obszar naszego terytorium!

Dokażmy w zespolonym wysiłku nas wszystkich, tak rolnika i rybaka, co nas żywią, tak pracownika, funkcjonariusza i kupca, co tworzą nowe wartości i prowadzą wymianę dóbr, — tak marynarza co nas łączy z krajami świata, jak wreszcie żołnierza, który stoi na straży naszych praw i naszego dorobku, — dokażmy tego w roku 1946, by nasze statki na wodach Bałtyku i oceanów były coraz liczniejsze, i by to, co wiozą, było pełnym rzeczowym dowodem tego, że zasłużyliśmy na korzystną granicę nad Morzem, i że obecny nasz start wyścigu pracy i postępu nie zawiedzie ani nas ani wielkich naszych Sojuszników i Przyjaciół, którzy prą do

pełnej realizacji godnych człowieka zasad sprawiedliwości i demokracji, dobra i piękna na świecie.

Mgr. Gadomski
p. o. wice-wojewody gdańskiego

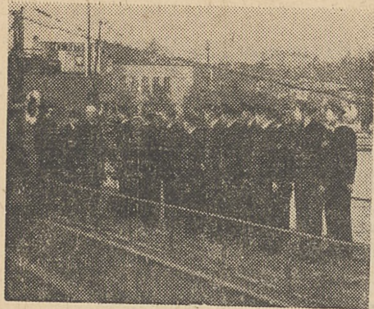


Ogólny widok miasta

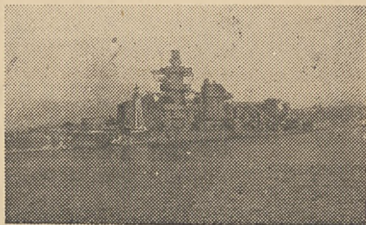
GDYNIA



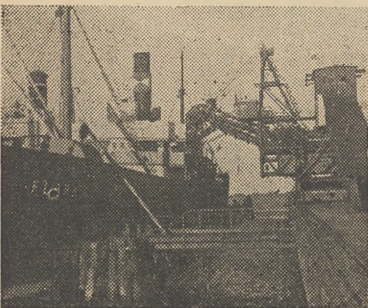
ul. Świętojańska



Przedstawiciele Rządu na pokładzie O. R. P. „Ryś"



Kolos niemiecki „Gneisenau" leży u brzegów Gdyni niby symbol pokonanych Niemiec



W porcie przeładunkowym w Gdyni

OBJAŚNIENIA

KATEGORIE OKRĘTOW

Okręty liniowe (pancerniki) — wszystkie okręty wojenne, przeznaczone do walki artyleryjskiej z głównymi siłami nieprzyjaciela. Okręty liniowe cechuje: wyporność od 10.000 ton do 45.000 ton, silne uzbrojenie w działa najcięższych z istniejących kalibrów, silne opancerzenie, oraz szybkość do 35 mil morskich na godzinę.

Pancerniki — o wyporności poniżej 10.000 ton nazywamy pancernikami obrony brzegowej.

Monitory — małe pancerniki od 2000 do 6000 ton wyporności, są uzbrojone w 1—2 działa o najcięższym kalibrze.

Krążowniki liniowe — pancerniki o bardzo wielkiej szybkości, lecz nieco słabszym uzbrojeniu i opancerzeniu, niż okręty liniowe. Wyporność ich wynosi 25—45.000 ton, szybkość do 35 mil na godz.

Krążowniki — okręty, przeznaczone do wykonywania szeregu czynności taktycznych, o charakterze przeważnie rozpoznawczym, oraz do działań przeciwko okrętom handlowym nieprzyjaciela. Krążowniki cechuje: bardzo wielka szybkość (do 38 mil m. na godz.), wyporność

3—12.000 ton. Uzbrojenie ich jest słabsze niż pancerników, jak również i opancerzenie, którego pewne kategorie krążowników nie posiadają wcale. Krążowniki, posiadające dobre opancerzenie, są nazywane krążownikami opancerzonymi.

Kontrtorpedowce. Okręty o wyporności od 1.000 do 2.500 ton o b. dużej szybkości (do 45 mil m. na godz.). Posiadają na równi z uzbrojeniem artyleryjskim b. silne uzbrojenie torpedowe.

Torpedowce. Okręty poprzedniej kategorii o wyporności poniżej 1000 ton.

Okręty podwodne. Jednostki, posiadające możliwość zanurzania się pod powierzchnię wody w razie potrzeby. Charakterystyczne cechy: mała szybkość (ok. 20 mil m. na godz.), słabe uzbrojenie artyleryjskie, silne uzbrojenie torpedowe. Pod wodą największa szybkość łodzi podwodnych nie przekraczała przed wojną 14 mil na godz.

Kanonierki. Okręty o wyporności do 2.000 ton, małej szybkości, posiadające dość silne uzbrojenie; przeznaczone są do drugorzędnych działań przybrzeżnych, oraz do służby w koloniach.

Traulery. Okręty do 500 ton wyporności, przystosowane do trałowania (usuwania) min.

Stawiacze min. Okręty, przystosowane do stawiania min. Mogą być okręty specjalnie zbudowane jako stawiacze min, często zaś po-

szczególne kategorie okrętów, z wyjątkiem liniowych, posiadają urządzenia, umożliwiające im stawianie min.

Lotniskowce. Okręty o wyporności do 30.000 ton, posiadające specjalnie urządzony pokład do lądowania i startowania samolotów, oraz hangary i warsztaty lotnicze. Posiadają specjalne aparaty (katapulty) do wypuszczania płatowców.

Scigacze łodzi podwodnych. Szybkobieżne małe statki motorowe, posiadające specjalne urządzenia i środki do zwalczania łodzi podwodnych (bomby głębinowe, specjalne sieci etc.).

Statki pomocnicze. Do tej kategorii zaliczane są wszystkie statki, nie posiadające charakteru statków bojowych, (jak np. transportowce, statki macierzyste, warsztaty pływające, holowniki, statki szkolne i tp.).

Wyporność okrętu — ciężar wody, wypartej przez okręt. Ciężar ten równa się ciężarowi okrętu. W marynarce wojennej rozróżnia się 3 kategorie wyporności:

a) normalna — ciężar okrętu z całkowitym uzbrojeniem, wyposażeniem, personelem, oraz normalnym zapasem materiałów pędnych (węgla, ropy) i wody do kotłów.

b) bojowa — ciężar okrętu z całkowitym uzbrojeniem, wyposażeniem, personelem, oraz pełnym (bojowym) zapasem materiałów pędnych i wody do kotłów. Wyporność bojowa jest o 15—25 proc. większa od wyporności normalnej.

c) standartowa, czyli Waszyngtońska — cię-

żar okrętu określony jak i wyporność bojowa, ale bez zapasów materiałów pędnych i wody do kotłów. Wyporność Waszyngtońska jest miernikiem międzynarodowym ciężaru okrętu, ustalonym na konferencji morskiej w Waszyngtonie w r. 1922 i równa się około 60—75 proc. wyporności bojowej.

Wyporność okrętów mierzy się zawsze w tonach (ciężar metra sześciennego wody), czyli 1.000 kg.

O TONAŻU

Tonaż netto — czyli ładowność okrętu, mierzy się objętością wszystkich jego ładowni.

Tonaż brutto — czyli pojemność okrętu. Objętość wszystkich jego pomieszczeń.

Dead weight — tonaż martwej wagi. Jest to ciężar wszystkiego, co może być naładowane, (wyłączając węgiel opałowy) na statek, aż się on zanurzy do linii wodnej największej dopuszczalnej ładowności.

SKROTY

W... wyporność w tonach.

d... długość okrętu w metrach.

sz... szerokość.

z... zanurzenie.

szb... szybkość w milach morskich na godzinę (mila = 1852 m).

zsg... zasięg okrętu w milach morskich, tj. ilość mil, którą może przebyć okręt bez wzna-

wiania zapasów materiałów pędnych szybkością oszczędną.

pl... przeciwlotnicze.

a.. t.. aparaty torpedowe.

uzb... uzbrojenie.

INFORMACJE OGÓLNE

KOMPAS

Kompas jest najważniejszym przyrządem nawigacyjnym na okręcie. Zasadniczą jego częścią jest t. zw. róża wiatrów, krążek, w środku którego znajduje się kilka igieł magnetycznych. Róża razem z igłami opiera się zupełnie swobodnie na iglicy, umocowanej wewnątrz wydrążonej miedzianej półkuli, naz. kociołkiem kompasu. Kociołek bywa zwykle wypełniony skażonym alkoholem lub powietrzem. Kociołek jest umieszczony na wysokiej podstawie w taki sposób, że przy kołysaniu się okrętu zachowuje zawsze płaszczyznę poziomą (zawieszenie Kardana). Igły magnetyczne, będąc niezależne od położenia okrętu, zachowują zawsze pod wpływem magnetyzmu ziemskiego jeden i ten sam kierunek płn.-płd. Miejsce, w którym igły wskazują północ, ma literę N (Nord), wschód oznacza się literą O (Ost), lub E (East), południe S (Sud), zachód W (West). W podobny. sposób są oznaczone inne kierunki, jak np. NO (Nord—Ost = półn. wschód), SO (Sud—Ost = połudn.-wsch.) SW (Sud—West = płd.-zach.) i NW (Nord—West = półn.-zach.).

Zasadniczo każdy okręt powinien posiadać 2 kompasy — główny i drogowy. Kompas główny służy dla obserwacji nawigacyjnych i określania miejsca okrętu na mapie za pomocą znaków i drogowskazów na lądzie (np. latarnie morskie, znane gmachy i tp.). Kompas drogowy znajduje się przy sterniku, który przy jego pomocy utrzymuje okręt na nakazanym kursie.

Istnieje także trzeci rodzaj kompasów i jest on używany przeważnie na okrętach wojennych, na łodziach podwodnych i na wielkich okrętach pasażerskich: kompas żyroskopowy. Jest on zbudowany na tej zasadzie, że oś wirującego żyroskopu (baka), zachowuje zawsze niezmienne położenie w przestrzeni, płaszczyznę pionową, równoległą do osi ziemi, wskazując stale północ i południe rzeczywiste.

SYGNAŁY O NIESZCZĘSCIU

Sygnał radiotelegraficzny SOS (...---...), albo CQD.

Sygnały wzrokowe: kwadratowa flaga z kulą pod lub nad nią.

Na bliższą odległość sygnał międzynarodowy flagowy NC.

Strzały armatnie i rakiety, albo sygnały ogniste (spalanie ropy i tp.).

GŁOWNE PRZEPISY WYMIJANIA SIĘ OKRĘTOW

Statek wyprzedzający ustępuje drogę wyprzedzanemu. Statek wyprzedzany zachowuje

szybkość i kurs bez zmiany. Statek parowy lub motorowy ustępuje zawsze z drogi statkowi żaglowemu. Statki, płynące kursami przeciwległymi, uchylają się w prawo, aby wyminąć się lewymi burtami. W innych wypadkach ustępuje drogi ten statek, który widzi inny po prawej stronie.

Jeżeli 2 statki żeglują pełnym wiatrem, ale z różnych stron, to statek, mający wiatr z lewej burty, ustępuje drogi innemu. Jeżeli 2 statki idą pełnym wiatrem i mają wiatr z jednej i tej samej strony, to statek, znajdujący się na wietrze, ustępuje drogi drugiemu.

LATARNIE MORSKIE

Służą one za punkty orientacyjne, przy pomocy których statki morskie mogą określić dokładnie miejsce, w którym się w danej chwili znajdują. Są one ustawiane na widocznych miejscach wybrzeża w ten sposób, aby latarnie o zbliżonych cechach ich światła nie były położone zbyt blisko jedna od drugiej. Mimo to, przy zbliżaniu się do lądu, należy posiadać jak najdokładniejsze dane o wszystkich latarniach, które się znajdują w danym obszarze, gdyż w wypadku pomyłki w określeniu nazwy latarni, miejsce statku zostanie określone nieprawidłowo.

Latarnie posiadają światła o najrozmaitszych kombinacjach. Najbardziej rozpowszechnionymi są:

a) światło stałe białe, lub innego koloru, o jednostajnej sile i barwie.

b) światło przerywane, o jednej przerwie, lub więcej (przer. grupowo).

c) światło zmienne, biało-czerwone, lub biało-zielone.

d) światło błyskowe,

e) grupowo błyskowe,

f) światło stałe, kombinowane z błyskami, lub grupami błysk.,

g) światło gasnące.



ALFABET MORSE'A

Litery

A	.-	H	....
B	-...	I	..
C	-.-.	J	.---
D	-..	K	-.-
E	.	L	.-..
F	..-.	M	--
G	--.	N	-.

O	---	U	..-
P	.--.	V	...-
Q	--.-	W	.--
R	.-.	X	-..-
S	...	Y	-.--
T	-	Z	--..

Liczby

1	.----	6	-....
2	..---	7	--...
3	...--	8	---..
4	....-	9	----.
5	.....	0 (zero)	-----

Znaki pisarskie

Kropka	......
Przecinek	.-.-.-
Średnik	-.-.-.
Dwukropek	---...
Znak. zapyt.	..--..
Wykrzyknik	--..--
Myślnik	-....-
Znak równ.	-...-
Cudzysłów	.-..-.
Nawias	-.--.-
Apostrof	.----.
Ułamek	-..-.
Podkreślenie	..--.-
Pomyłka	.... (szereg kropek)

SYGNAŁY PODCZAS MGŁY

Podczas mgły, małej widoczności, albo silnej śnieżycy powinny statki płynąć z szybkością umiarkowaną.

Co 1—2 minuty nadawane są następujące sygnały:

Statki na kotwicy biją w dzwon.

Statki w ruchu nadają syreną przeciągły dźwięk.

Statki, mające maszyny zatrzymane i nie ruszające się, nadają syreną 2 przeciągłe dźwięki. Statki, nie posiadające syreny parowej, nadają powyższe sygnały rogiem mgłowym.

RODZAJE CHMUR

1) **Cirrus** — chmury pierzaste, mgliste, białe obłoczki na wysokości 10—11.000 m. Zapowiadają wiatry.

2) **Cumulus** — chmury kłębiaste na wys. 1700 m latem, 1300 m zimą.

3) **Stratus** — chmury warstwowe, poziome, rozległe. Nisko nad ziemią.

4) **Nimbus** — chmury deszczowe, podobne do kłębiastych.

5) **Cirrocumulus** — chmury pierzasto-kłębiaste. Małe białe kłęby chmur w kilku rzędach, t. zw. baranki.

6) **Cirrostratus** — chmury pierzasto-warstwowe. Rozległa, biała mgła. Zapowiadają niepogodę.

7) **Altocomulus** — chmury jak wyżej. Większe stalowe chmury na wys. 3—5.000 m.

8) **Stratocirrus** — chmury warstwowo-pierzaste, ciężkie chmury ołowiane.

9) **Stratocumulus** — chmury warstwowo-kłębiaste, luźno z sobą połączone. Przechodzą zwykle w chmury deszczowe i przynoszą burzę, grady i deszcze.

10) **Cumulonimbus** — chmury kłębiasto-de-

szczowe. Potężne ciemne chmury, pokrywające całe sklepienie niebieskie. Przynoszą ulewne deszcze.

WIATRY

Passaty — stałe wiatry, wiejące bez przerwy podczas całego roku. W strefach passatu panuje przeważnie piękna pogoda słoneczna, wiatr jest równy, o sile 3—5 st. Beauforta.

Mussony — wiatry sezonowe, zmieniają kierunek 2 razy w roku. Występują w tropikalnych szerokościach oceanów, jeżeli wśród oceanu znajdują się duże obszary lądu.

Wiatry zachodnie — obszar wiatrów zachodnich przylega w obydwu półkulach do biegunowej granicy passatów. Wiatry te są znacznie mniej stałe i równe, niż passaty i odchylenia od kierunku zachodniej szerokości w obydwu półkulach.

Wiatry przybrzeżne, (bryzy) powstają analogicznie jak mussony: podczas zimy ląd oziębia się silniej, niż ocean, co powoduje wytworzenie się nad lądem obszaru wysokiego ciśnienia. Wiatry przybrzeżne zmieniają się 2 razy na dobę. W nocy wiatr wieje z lądu, w dzień — z morza. Wiatry te mają charakter lokalny.

Sztormy. W obszarze wiatrów zachodnich trwają sztormy naogół 1—2 dni, zdarza się jednak, że kilka sztormów następuje jeden po drugim w krótkich odstępach czasu.

OKRESLENIE KIERUNKU WIATRU

Określenie kierunku wiatru, skąd wieje, dokonywa się według proporczyka, umieszczonego na szczycie masztu. Lecz podczas ruchu okrętu żaden proporczyk nie da prawidłowej wskazówki. Uważna obserwacja pokaże każdemu, że przebieganie porywów wiatru po falach, a mianowicie takich, które biegną wprost na obserwatora, wskażą kierunek z największą dokładnością. Porywy widoczne są jako ciemne, wędrujące plamy pomarszczonej znacznie wody i występują doskonale na małej i na średniej fali. Przy bardzo silnym wietrze ciśnienie, wywierane przez wiatr na twarz, daje także spostrzeżenie prawie nieomylne.

MORSKIE MIARY DŁUGOSCI

1 mila morska — równa się przeciętnej długości jednej minuty łuku wielkiego koła ziemi, czyli 1,852 m.

1 kabel — równa się jednej dziesiątej mili morsk.

1 fathom — 1,8228 m, zawiera 6 angielskich stóp (feet).

1 angielska stopa—(foot) równa się 0,305 m.
1 angielski yard — równa się trzem stopom, czyli 0,91 m.

MILE MORSKIE W POSZCZEGOLNYCH KRAJACH

Anglia: Statute mile	1609 m
Nautical mile	1852 „

League (3 naut. m)	5556	m
ZSRR: Mila	1852	„
Szwecja: Mil	10.688	„
Norwegia: Mil	11.295	„
Dania: Soemill	7407	„
Francja: Mille marin	1852	„
Lieue	4444	„
Portugalia: Legoa	6173	„
Hiszpania: Milla legal	1852	„
Legua maritima	5556	„
Holandia: Zeemijl	1852	„
Mila geograficzna	7420	„

POSTANOWIENIA OGÓLNE DOTYCZĄCE ŁODZI MAR. WOJ.

PRAWA STERNIKA

Obsada łodzi podlega sternikowi we wszystkich sprawach dotyczących służby w łodzi. Osoby wojskowe i cywilne znajdujące się w łodzi jako pasażerowie, obowiązani są stosować się do jego zarządzeń.

WYPOSAŻENIE ŁODZI

W każdej łodzi będącej w ruchu powinno znajdować się koło ratunkowe, a podczas złej pogody lub w innych wypadkach kiedy bezpieczeństwo tego wymaga, obsada i pasażerowie muszą być zaopatrzeni w pasy ratunkowe, każda łódź powinna być wyposażona w kotwicę i 25 mtr liny kotwicznej lub łańcucha. Od zachodu słońca do świtu łodzie będące w ruchu winny mieć zapalone przepisowe światła, a sternik

łodzi powinien mieć pod ręką zapaloną latarnię ręczną. Bandera wojenna przypięta do drzewca, powinna być w pokrowcu dopóki nie zostanie zatknięta.

KOMENDY NA ŁODZIACH WIOSŁOWYCH

1. „Obsada do łodzi".

Jeśli się łódź znajduje pod wytykiem lub za rufą, schodzenie odbywa się po sztormtrapie lub po linie. Pierwszy schodzi jeden z dziobowych i podciąga łódź, ułatwiając następnym schodzenie.

2. „Odbij".

Jeśli łódź odbija od trapu lub molo. Dziobowy, który znajduje się od strony okrętu lub molo, chwyta bosak i nieokutym jego końcem spycha dziób na wodę — jednocześnie reszta wioślarzy burty od strony okrętu lub molo, nadaje łodzi bieg naprzód ciągnąc za linę trapową lub odpychając łódź, gdy ta stoi przy molo — następnie chowają odbijacze.

3. „Wiosła chwyć".

Wiosła do siebie równoległe — są kierowane piórami ukośnie w kierunku dziobu — pióra płasko.

4. „Wiosła".

Komenda „Wiosła" jest również podawana dla oddania honorów oficerowi znajdującemu się na mijanej łodzi lub na molo. Wówczas — sternik po podaniu komendy, salutuje.

5. „Obie naprzód". „Lewa naprzód". „Prawa wstecz". „Obie wstecz".

Są to zapowiedzi przygotowawcze poprzedzające komendę „Wiosłuj".

6. „Wiosłuj".

Wioślarze zarzucają wiosła piórami w kierunku dziobu lub rufy ruchem energicznym, prowadząc pióra płasko, na wysokości nieco poniżej burty łodzi. Przy wiosłowaniu na tempa, powyższe czynności są wykonaniem tempa.

Podczas wykonywania tempa „raz" jak i „dwa", wiosła muszą być poruszane stale do siebie równolegle i spoczywać w dulkach zawsze na skórze.

7. „Hamuj".

Wioślarze zaprzestają wiosłowania zatrzymując wiosła w położeniu prostopadłym do burty łodzi i zanurzają ich pióra pionowo do $^3/_4$ powierzchni, w wodzie.

8. „Wiosła puść".

Wioślarze wybijają wiosła z dulek przedramieniem ręki od strony burty, po czym przekładają rękojeść wiosła do tejże ręki i luźno puszczają wiosło w wodzie.

9. „Wiosła na pych".

Wioślarze wstają, opuszczają wiosła do wody i opierając je piórami o dno, spychają łódź z mielizny.

10. „Wiosła skrzyżuj".

Wioślarze wciągają wiosła do wewnątrz łodzi przez dulki i opierają je rękojeściami o prze-

ciwległą burtę tuż nad kratą. Pióra wioseł płasko.

11. „Wiosła wzwyż".

Podaje się dla dania honorów od d-cy okrętu wzwyż. Wszyscy wioślarze jednocześnie podchwytują wiosła dłonią ręki zewnętrznej tuż przy dulce i naciskając dłonią ręki wewnętrznej na rękojeść, unoszą je pionowo. Następnie opuszczają wiosła tak, żeby rękojeści opierały się o dno łodzi. Płaszczyzny piór muszą być równoległe do płaszczyzny symetrii łodzi.

12. „Bosak".

Drugi dziobowy chwyta przy dobijaniu linę rzuconą z trapu okrętu.

13. „Basta".

Wszyscy wioślarze prócz dziobowych wybijają wiosła z dulek przedramieniem ręki od strony burty, — zarzucają wiosła piórami do dziobu tuż nad burtą i układają je na ławkach przy burcie, w kolejności poczynając od dziobu. Następnie każdy z wioślarzy zamyka lub wyjmuje swą dulkę a siedzący po burcie dobijania jeśli trzeba, wyrzucają odbijacze.

14. „Łódź na postój".

Obsada odprowadza łódź na przeznaczone miejsce postoju, po czym porządkuje ją, układając jej sprzęt na właściwym miejscu.

15. „Obsada z łodzi".

Obsada opuszcza uporządkowaną łódź.

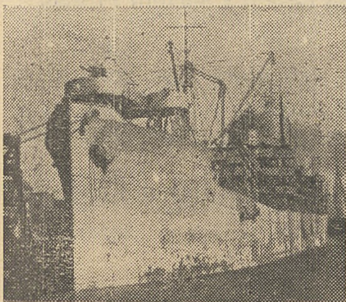
Nasi Sojusznicy



25. 8. 1945.
W dniu zdobycia Portu Arthura przez flotę radziecką



Marynarze brytyjscy uczą swoich polskich kolegów języka angielskiego.



Pierwszy okręt amerykański „Nishmaha" przybyły do Gdyni z ładunkiem „UNRRA"

KRÓTKA ENCYKLOPEDIA PORTÓW

„A".

Aberdeen — m. port w płdn. wsch. Szkocji

Abo — port fiński nad zat. Botnicką.

Adelajda — port — stolica poł. Australii

Aden — ufortyfikowany port angielski na połundiowo - zachodnim krańcu Arabii

Ajaccio — stolica i port wyspy Korsyki

Aleksandria — port Egiptu w delcie Nilu

Algier — port i stolica kolonii francuskiej o tej samej nazwie w pln. Afryce nad morzem Śródziemnym

Amsterdam — m. i port w Holandii

Ankona — ufortyfikowany port włoski nad Adriatykiem

Antwerpia — port i forteca belgijska

Archangielsk — m. port. obok ujścia Dźwiny do m. Białego w płn. Rosji europ.

Ateny — stolica Grecji z portem Pireus.

„B".

Bahia — (San Salvador) port brazylijski nad Atlantykiem

Baltimore — m. port. w stanie Maryland (U.S.A.)

Bangkok — stolica i port Syjamu nad rzeką Mekong

Barcelona — m. port. w Hiszpanii nad m. Śródziemnym

Batawia — stolica wsch.-Holend. Indii — port na płn. wybrzeżu Jawy

Bejrut — gł. port w Syrii

Belfast — port w płn. wsch. Irlandii

Bergen — port w poł.-zach. Norwegii

Bombay — port i twierdza u zach. wybrzeży Indii bryt.

Bordeaux — port franc. nad rz. Garonną

Bosfor — cieśnina łącząca m. Czarne z m. Marmara

Boston — port U. S. A. nad Atlantykiem

Brema — port w płn. Niemczech nad rzeką Wezerą

Brisbane — stolica i port st. Queensland w Australii wschodniej

Bristol — m. port. w płd. zach. Anglii

Buenos Aires — port i stolica Argentyny

„C".

Calais — port franc. w cieśninie Pas de Calais

Cardiff — port w Walii (Anglia zach.)

Cartagena — port w prow. Murcia nad m. Śródziemnym

Cassablanca — port franc. w Marokko

Catania — port na Sycylii

Charleston — port w st. Karolina (U.S.A.)

Cherbourg — port franc. nad Atlantykiem
Colombo — port i stolica wyspy Ceylon (ang.)
Constanza — port rumuński nad m. Czarnym
Cowes — port na angielskiej wyspie Wight
Czemulpo — port na Korei.

„**D**“.

Dacca — port w Bengalu (Indie bryt.)
Darwin — port dawniej Palmerston w Australii płn.
Detroit — m. port. w st. Michigan (USA)
Dieppe — port w Normandii
Dover — port w poł. Anglii
Dunkierka — port franc. nad m. Północnym
Durazzo — port w Albanii nad Adriatykiem
Dżibutti — port - stolica franc. Somali.

„**E**“.

Elba — wyspa włoska na m. Śródziemnym
Elbląg — port polski w b. Prusach wsch.
Ellis Island — wyspa w porcie New-York
Erie — port nad jeź. tej samej nazwy w st. Pensylwania (U.S.A.).

„**F**“.

Falklandy — port Stanley — wyspy na Atlantyku

Fall River — m. port. (U.S.A.)
Fionia — port Odeuse — wyspa duńska na Bałtyku
Fiume — m. portowe leżące nad Adriatykiem
Fort de France — port - stolica Martyniki (Antyle francuskie)
Funchal — port na wyspie Madera
Fusan — m. port. na płd. Korei (Portugal.)

„G".

Gdańsk — port polski przy ujściu rzeki Motławy do Wisły
Gdynia — port polski nad Bałtykiem
Genua — płn. port włoski
Georgetown — port - stolica Gujany bryt.
Gibraltar — cieśnina łącząca m. Śródziemne z Atlantykiem — morska baza W. Brytanii
Glasgow — port w Szkocji przy ujściu rzeki Clyde
Goeteborg — port szwedzki

„H".

Haifa — port w Palestynie
Hai-phong — port Tonkinu (Indochiny franc.)
Hamburg — port niemiecki na pr. brzegu Elby
Hankou — wielki port rzeczny w Chinach środkowych

Havre (Le) — port franc. przy ujściu Sekwany
Hawanna — port i stolica republiki Kuby
Haugesund — port norweski
Helsinki — port fiński i stolica
Hoi-Hao — wolny port na wyspie Hai Nan (Chiny)
Hong-Kong — port brytyjski na poł. wybrzeżu Chin
Honolulu — stolica i główny port wysp Hawajskich (U.S.A.)
Hull — port angielski.

„I".

Istambul — port turecki w cieśninie Bosfor

„J".

Jaffa — port w Palestynie
Yokohama — główny port handl. Japonii

„K".

Kanton — port w Chinach
Karaczi — port w Indiach bryt.
Kilonia — port niemiecki
Kioto — port na wyspie Hondo (Japonia)
Kłajpeda — port w Zw. Rep. litewskiej
Kołobrzeg — port polski nad Bałtykiem
Kopenhaga — port i stolica Danii
Kronsztadt — gł. port woj. radz. na wyspie Kotlin w zatoce fińskiej.

„L".

La Manche — cieśnina między Francją a Anglią
Las Palmas — port hiszpański na Atlantyku
Leith — port angielski
Leningrad — port radziecki
Libawa — port. zw. Rep. łotewskiej
Liverpool — port w płn. Anglii
Lizbona — port i stolica Portugalii
Livorno — port włoski nad morzem Tyrreńskim
Londyn — port nad Tamizą i stolica Anglii
Los Angeles — miasto portowe w Kalifornii (U. S. A.) nad oceanem Spokojnym
Lubeka — port niemiecki

„M".

Malaga — port hiszpański
Malakka — port w Indochinach ang.
Malmoe — port szwedzki
Manilla — gł. port wojenny na wyspie Luzon (stolica Filipin. USA)
Marsylia — port francuski
Martynika — port „Fort de France" franc. Małe Antyle
Melbourne — port australijski
Messyna — port na Sycylii
Mokka — port nad m. Czerwonym (Saud. Arabia)

Montevideo — port nad rz. La Plata w Urugwaju

„N".

Nagasaki — port japoński na wyspie Kiu-Sziu

Neapol — port włoski

Nowy Jork — największy port U. S. A.

Nowy Orlean — port na poł. U.S.A.

New-Castle — port angiełski

„O".

Oakland — port nad Pacyfikiem w Kalifornii U. S. A.

Odessa — port radz. nad m. Czarnym

Oslo — port w Norwegii

„P".

Palermo — port na poł. wybrzeżu Sycylii

Penang — z portem Georgetown — na Malacce (W. Bryt.)

Philadelphia — port U.S.A. nad Atlantykiem

Pireus — port grecki

Panamski Kanał — port - Colon — łączy Pacyfik z Atlantykiem

Port Arthur — port wojenny w poł. Mandżurii

Port au Prince — port i stolica rep. Haiti

Port Said — port nad kanałem suezkim

Portsmouth — port angielski

„Q".

Quebec —port kanadyjski ufortyfikowany

„R".

Rangoon — port bryt. w Burmie
Reykjawik — stolica i port islandzki
Rimini — port włoski nad Adriatykiem
Rio de Janeiro — port i stolica Brazylii
Rochelle (La) — port francuski
Rotterdam — port w Holandii
Ryga — port Łotewskiej S.R.R.

„S".

Saigon — port we franc. Kochinchinie
Saloniki — port grecki
Samarang — port na płn. wyb. Jawy
San Francisco — port U.S.A. nad Pacyfikiem — Kalifornia
San Sebastian — port hiszpański
Santander — umocniony port hiszp.
Santos — port brazylijski
Savannah — port U.S.A. nad Atlantykiem
Singapore — port brytyjski
Southampton — port w poł. Anglii
Split — port w Dalmacji (Jugosławia)
Świnoujście — port polski nad Bałtykiem
Sydney — port i stolica Nowej Poł. Walii (Australia)
Syrakuzy — port na Sycylii
Szanghai — port w Chinach wsch.
Sztokholm — port i stolica Szwecji

„T".

Tampico — port nad zat. meksykańską

Tallin — port i stolica Estońskiej S.R.R.
Tanger — port w Afryce Płn. (Strefa międzynar.)
Tenerifa — port na wyspach Kanaryjskich (hiszp.)
Toulon — port w poł. Francji
Triest — włoski port w półn. wsch. części Adriatyku
Tunis — stolica i gł. port Tunisu (franc.)
Trondheim — port norweski

„V".

Vancouver — port nad Pacyfikiem Bryt. Kolonie
Viareggio — port w środk. Włoszech

„W".

Walencja — port hiszpański
Warna — bułgarski port nad m. Czarnym
Wenecja — port włoski
Władywostok — port radziecki nad m. Japońskim

„Z".

Zeebruegge — port i st. klimatyczna w Belgii.

SŁOWNIK CZĘSTO SPOTYKANYCH WYRAZÓW MORSKICH

Awan - Port — przylegająca do portu przestrzeń wodna sztucznie chroniona przed falą.

Awaria — wypadek (uszkodzenie, względnie zatonięcie statku) na morzu.

Baki — małe bojki.

Baksztagwid — taki kurs statku przy którym wiatr wieje ukośnie od tyłu.

Balast — pewien ciężar umieszczony na statku celem polepszenia jego stateczności. (Na starych statkach używano balast stały jak piasek, kamienie, na nowych statkach są zbiorniki balastowe, które napełnia się wodą).

Bark — rejowiec trójmasztowy, posiadający reje tylko na dwuch przednich masztach, tylny maszt ma ożaglowanie skośne.

Barkentyna — pierwszy maszt rejowy, dwa pozostałe ożaglowanie skośne.

Bejdewind — kurs statku przy którym wiatr wieje skośnie z dziobu.

Bezan - Maszt (Bezan - Żagiel) — rufowy maszt (żagiel).

Boja - (Pława) — pływający, zakotwiczony mający kształt geometrycznych brył (walec, kula, stożek) znak nawigacyjny.

Bom — pozioma belka żelazna lub drewnia-

na, do której przymocowana jest dolna część żagla. Bom jednym końcem (piętą) przymocowany jest do masztu.

Bukszpryt — poziomy krótki maszt na dziobie statku żaglowego.

Bryg — pełnorejowiec dwumasztowy.

BRT — Brutto Register Ton — czyli tonna rejestrowa brutto jest angielską miarą objętości równa 2,83 m sześc.

Burta — poszycie boczne kadłuba statku.

Chronometr — precyzyjny zegar, służy do mierzenia czasu przy obserwacjach astronomicznych.

Cuma — lina służąca do przymocowania statku do nadbrzeża.

Dok — specjalne urządzenie do napraw statków.

Dok pływający — konstrukcja specjalnych komór i rusztowania zaopatrzona w pompy, dzięki którym całość po zanurzeniu i wprowadzeniu do środka statku może być podniesiona do góry.

Dok suchy — wykopany w ziemi odgrodzony śluzą od przestrzeni wodnej i zaopatrzony w pompę celem oszuszania go.

Dryfkotwa — kotwica pływająca służy do utrzymywania statku dziobem do wiatru. (Szkielet drewniany, płótno żaglowe).

Dryfować — być znoszonym z właściwej drogi przez wiatr lub prąd.

Dziób — przednia część statku.

Falachron — zapora przeciwko falom, może być konstrukcji kamiennej, betonowej, drewnianej.

Falochron — (Tor wodny) — oznaczone znakami przejście dla statków.

Fok - Maszt (Fok-Żagiel) — pierwszy maszt (żagiel) od dziobu.

Fordenwind — taki kurs statku w stosunku do wiatru gdzie wiatr dmie prosto od tyłu.

Forpik i Afterpik — pomieszczenie na samym dziobie lub rufie.

Fregata — pełnorejowiec trójmasztowy.

Gafel — belka drewniana lub żelazna, przyczepiona jednym końcem do masztu, do której przymocowana jest górna krawędź żagla.

Grot-Maszt (Grot-Żagiel) środkowy maszt (żagiel).

Hals (lewy lub prawy) — kurs statku w stosunku do wiatru. Gdy wiatr wieje z lewej burty to statek idzie lewym halsem, gdy z prawej burty to prawym.

Holowanie — czynność przeciągania obiektów pływających.

Holownik — specjalny silny statek przeznaczony do przeciągania innych statków.

Iluminator — okno na burcie statku lub nadbudówki.

Izobaty — linie łączące miejsca o jednakowej głębokości.

Jacht (Yacht) — każdy statek, który służy

dla sportu i przyjemności a nie dla celów zarobkowania.

Jol — podobnie jak kecz, z tą różnicą że bezań jest poza urządzeniem sterowym.

Kala (Ładownia) — pomieszczenie przeznaczone na ładunek.

Kecz — skośnożaglowiec półtoramasztowy, przy czym tylny maszt jest umieszczony na sztagach dziobowych.

Kokpit — włębienie w pokładzie przy sterze.

Kompas — igła magnetyczna z tarczą stopniową i rumbową przyrząd do wskazywania kierunków magnetycznych.

Kuter — skośnożaglowiec, jeden maszt, więcej kliwrów ewent. motor.

Latarniowiec — (okręt latarniowy) — statek zakotwiczony, zaopatrzony w instalacje latarni.

Lawirować — iść kursami — zygzakiem.

Log — przyrząd służący do mierzenia szybkości statku.

Luk — otwór — na pokładzie do kali, nakrywany specjalną konstrukcją belek i obciągnięty brezentem.

Makler — przedsiębiorca portowy, który załatwia na zlecenie właściciela statku formalności, związane z wejściem statku do portu i jego odprawą.

Mila morska — jednostka miary długości równa się 1.853 mtr.

Molo — wysunięta w przestrzeń wodna konstrukcja stała lub pomost, służąca do postoju statków.

M/S — motor ship — statek o napędzie motorowym.

Nadbudówka — wystająca część statku ponad pokład.

Namiernik — (Pelengator) — przyrząd umieszczony na kompasie lub żyrokompasie, służy do mierzenia kątów poziomych między kierunkiem północnym a kierunkiem na namierzany przedmiot.

NRT — Netto Register Ton — tonna rejestrowa netto, ta sama objętość co i brutto (przy pomocy tych ton określa się pojemność wnętrza statku).

Pilot — osoba uprawniona do wprowadzania i wyprowadzania statków w obrębie portu i przejść specjalnie objętych obowiązkiem brania pilota.

Pilotaż — czynność manewrowania i kierowania statkiem.

Płyc — duża płytka przestrzeń.

Port — zupełnie osłonięta przestrzeń wodna z nadbrzeżami i molami, gdzie statki mogą być przycumowane.

Półwiatr — jeśli wiatr wieje prostu z boku.

Reda — miejsce przed portem, ochronione od wiatru i fali na którym statek może bezpiecznie zakotwiczyć.

Regaty — zawody łodzi lub yachtów.

Reja — belka żelazna lub drewniana, zawieszona ruchomo poziomo na maszcie, służąca do podwieszenia żagla.

Rejs — podróż morska statku — inaczej pływanie.

Rufa — tylna część statku.

Rumb — odpowiada 11 1/4 stop., dawny z czasów żeglarskich podział róży kompasowej na 32 rumby.

Rumpel — ramię (belka drewniana lub żelazna), służąca do kierowania sterem.

Ryf - Lina — krótkie linki przyszyte do żagla, służące do zmniejszenia jego powierzchni przez podwiązanie żagla.

Sekstans — przyrząd do mierzenia wysokości ciał niebieskich.

Shipchandler — przedsiębiorca portowy, zajmujący się zaopatrywaniem statków w żywność i wszelkie potrzebne artykuły.

Skylight — okno w suficie kabiny, lub w pokładzie.

Slup — skośnożaglowiec jednomasztowy, posiada tylko jeden kliwer.

Sonda — przyrząd do mierzenia głębokości.

Spedytor — przedsiębiorca portowy, trudniący się opieką nad towarem a więc wyładowaniem, załadowaniem, sprawdzaniem, zmagazynowaniem, przewozem i dalszą wysyłką towaru.

Śródokręcie — środkowa część statku.

S/S — skrót słów angielskich steam ship czyli parowiec (statek o napędzie parowym).

Stanąć w dryf — ustawić tak żagle by żaglowiec stał w miejscu.

Stewa — sztaba przednia i tylna połączona z kilem.

Stępka (kil) — belka wzdłużona na samym spodzie statku, do której przymocowane są wręgi.

S/V — sailing vessel czyli żaglowiec.

Szkuner — skośnożaglowiec dwu i więcej masztowy.

Szkuta — specjalny rodzaj łodzi ożaglowanej.

Szlupbelki — obrotowe wygięte belki na których zawiesza się łodzie ratunkowe (szalupy).

Szoty lub **Szkoty** — liny służące do ustawiania żagla w żądanym kierunku do wiatru.

Sztag — liny trzymające maszty w linii od dziobu do rufy.

Takielunek — (Osprzęt) — omasztowanie, olinowanie, ożaglowanie statku.

Tankowiec — okręt cysterna służy do przewożenia ładunków płynnych.

Topsel — trójkątny żagiel podnoszony na najwyższej części masztu.

Trawers — kierunek (namiar) na obserwowany przedmiot, który jest prostopadły do linii symetrii okrętu.

Tyka — pływający pionowy drąg, zakot-

wiczony ze znakiem topowym (wiecha lub chorągiewka).

Wachta — służba na statku.

Want — liny trzymające maszt w kierunku burt okrętu.

Węzeł — jednostka szybkości, która wyraża się w ilości przebytych mil morskich w ciągu godzin.

Wrak — szczątki rozbitego lub zatopionego statku.

Wręga (Szpaut) — żebra statku.

V — lina do podnoszenia żagla, zależnie od typu żagla przyjmuje swoje określenie.

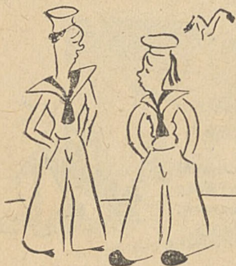
Zwrot przez Sztag — gdy żaglowiec przechodzi linię wiatru dziobem.

Zwrot w Fordewind — gdy żaglowiec przechodzi linię wiatru rufą.

Żyrokompas — przyrząd do wskazywania kierunków rzeczywistych, zbudowany na zasadzie bąka wirującego.



H U M O R



Rozbitkowie



— Mówisz, Mario, że się na mnie gniewasz? Dobrze, wobec tego będziemy sobie pływać oddzielnie.



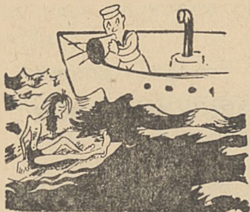
Rozstanie

Żona: Mam nadzieję, że wrócisz za cztery lata? . . .
Marynarz: Nie wiem . . . Może się zdarzyć, że spóźnię się nieco z tej podróży . . .
Żona: Dobrze, ale pod warunkiem, żebyś się nie tłomaczył, że statek zatonął i nie miałeś czym wrócić.

Przy rozsadzaniu miny



— Antoś, trzymaj na wszelki wypadek gębę otwartą. To może uratować twoje bębenki w uszach.



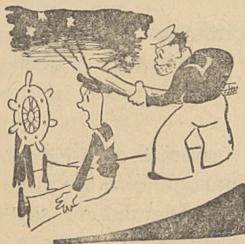
Angielska flegma

Marynarz ze statku do rozbitka:
— Hej! Czy stało się co złego??!

Wśród rekrutów

— Czemuś wstąpił do Marynarki?
— W Marynarce fajno jest, a pozatem nie mam żony i lubię ruch! A ty dlaczegoś wstąpił?
— Ja . . . mam żonę i, wiesz . . . spokój lubię.





Orientacja według gwiazd

— Teraz już nie powiesz, że w ciemną noc tracisz orientację, bo gwiazd nie ma?!

SŁOWNIK WYRAZOW MORSKICH — NAOPAK

Nawigacja — jest to bezskuteczne usiłowanie odbycia podróży według wykreślonych kursów.

Marynarze — ludzie z lądu, którzy lekkomyślnie posunęli swój zachwyt trochę za daleko w morze.

Ryby — jaskrawy kontrast marynarzy w przystosowaniu do środowiska. Zachwycają się morzem i żyć bez niego nie mogą.

Zatoka — miejsce niebezpieczne dla zataczających się zwłaszcza w nocy.

Szybkość statku — wskaźnik uczuć kapitana do pierwszego mechanika i nawzajem. Wzrost lub spadek w stosunku wprost proporcjonalnym.

Boja — przyrząd, który podczas mgły usprawiedliwia swą nazwę. Przy dobrej widzialności nie wzbudza strachu.

Mgła — najskuteczniejszy środek nie medyczny, uzdrawiający kapitański spleen. Po dłuższym zażywaniu niezastąpione lekarstwo nasenne.

Choroba morska — mimowolny sprzymierzeniec w walce z kucharzem okrętowym.

Przechył statku — nieodgadniona tajemnica umiejętnie strzeżona przez mechaników.

Koło ratunkowe — przyrząd do ratowania

ludzi na morzu i w porcie, o ciężarze gatunkowym nieco większym od wody (jak wykazała praktyka).

Dziennik okrętowy — Wzór do podawania wymijających odpowiedzi.

Fajka — dekoracyjny instrument nautyczny jacht - smenow.

Jonasz — bezpośrednia przyczyna niepowodzeń statkowych (postać nie biblijna i nie ciesząca się sympatią kapitana).

Kompas w płynie — ostateczność nałogowych pijaków.

Kuchnia okrętowa — laboratorium odziedziczone po Borgiach.

Praca na żaglowcu — monotonne skrobanie drzewa i kłucie płótna w oczekiwaniu przejawów złego humoru kapitana. (Wówczas przepędza się wiatr z jednej strony żagla na drugą).

S.O.S. — Smętna Ocena Sytuacji.

Stateczność — Właściwość spotykana nawet u statków młodych.

Wilk morski — Popularna nazwa urazu psychicznego. Chorego poznaje się po chwiejnym i kołyszącym chodzie, fajce w buzi, pluciu przez zęby i wielu innych przykrych dla otoczenia oznakach.

Zejman — Odmiana wilka morskiego w łagodniejszej formie. Idee fixe na punkcie wszechstronnego opanowania kunsztu żeglarskiego.

Bosak — Marynarz chodzący boso.

Horyzont — Propagandowy banał branży reklamującej morze.

Izba morska — Grono ludzi dobrej woli.

Korek szalupowy — Pojęcie abstrakcyjne (w chwilach niebezpiecznych należy posługiwać się palcem).

Majtek — Rzeczownik, który w liczbie mnogiej traci swoje romantyczne brzmienie.

Przetak — Sprzęt kuchenny nie ustępujący spoistością szalupie okrętowej.

Rekin — Ryba łakoma i stale żerująca (podobno nazwę zawdzięcza pewnej grupie ludzi zamieszkującej port).

Awaria — Wypadek statku wykluczający obecność osób winnych. (Winna jest zawsze strona przeciwna).

Bałwan — Pewna aktywność wody w niczym nie przypominająca ludzi.

Boja Hel N — obiekt zmieniający bezustannie swoje położenie.

Cumowanie — ceremoniał o efekcie wybitnie słuchowym. Obecność płci nadobnej niewskazana.

Marka ładunkowa — stałe zarzewie konfliktu z władzami portowymi.

Molo — budowla odporna na mole.

Plotkarstwo — cecha wspólna kobietom i marynarzom.

Praca na parowcu — podlewanie farbą pomysłów kapitana i pierwszego oficera.

Równik — fikcyjna granica dwóch półkul, a w rzeczywistości usankcjonowane miejsce porachunków osobistych.



Na zabawie

— Maryś, widzisz tego potwora, tańczącego z tą blondynką? To najbrzydsze indycze jajo, jakie znam!
— Jak ty śmiesz! Czy ty wiesz, kto ja jestem? Jestem córką tego oficera!
— Jezu! A czy ty wiesz, jak ja się nazywam?
— Nie.
— No, dzięki Bogu!



Z wizytą na wyspie egzotycznej

— Rany Julek! Popatrz, toż te bachory są do ciebie straszliwie podobne!
— Hm . . . Psiakość! . . . Coś się tu nie zgadza: byłem na tej wyspie wszystkiego trzy razy . . .



Czytajcie

prasę wojskową:

DZIENNIKI:

„POLSKA ZBROJNA"

„GAZETA MORSKA"

TYGODNIK:

„ŻOŁNIERZ POLSKI"

MIESIĘCZNIKI:

„SKRZYDLATA POLSKA"

„BELLONA"

Cena 30 zł